LOT POLSKI

ORGAN LIGI OBRONY POWIETRZNEJ PAŃSTWA

Nr 6 (33) WARSZAWA, CZERWIEC 1926 Rok IV

RAID PELLETIERA d'OISY PARYŻ — TOKIO



ROZMONTOWYWANIE ROZBITEGO APARATU NA LOTNISKU MOKOTOWSKIEM

*

* *

Zgodny wysiłek

Społeczeństwo polskie przeżyło dni tragiczne. Zarysował się głęboki rozłam. Wreszcie po kilku dniach walk krwawych powstał nowy Rząd, który złożył przysięgę. Pierwszym czynem tego Rządu była odezwa do społeczeństwa. Zaznaczono w niej owe momenty: konieczność podniesienia atmosfery moralnej oraz potrzebę zgodnego wysiłku, zmierzającego do utrwalenia świetności i potęgi Rzeczypospolitej.

Hasła te powinny rozbrzmiewać szeroko. Czystość i prawość oto fundamenty każdej budowy społecznej i państwowej. Wierzymy, że prace sanacyjne nietylko usuną męty z fali życia, lecz przyczynią się do zniknięcia atmosfery posądzeń, podejrzeń i zarzutów — tak utrudniających pracę.

Zgodność wysiłku — to hasło wynikające bezpośrednio z pierwszego. Musimy budować przyszłość Ojczyzny i kiedyś będą nam pokolenia zazdrościć, żeśmy pierwsze położyli cegły. Na posterunku, na którym stoją szeregi L. O. P. P. przypadło nam w udziale wielkie zadanie: stwarzanie lotnictwa narodowego. Umiłowanie lotnictwa musi wrosnąć w duszę narodu, a wówczas wielki ptak skrzydlaty o duszy i myśli ludzkiej nietylko zasłoni nas skrzydłami swemi przed wrogiem, lecz poniesie sławę imienia polskiego na krańce świata.

Nowy szef Departamentu Lotnictwa

Szefem Departamentu Lotnictwa został płk. L. Rayski. Nieskazitelny charakter, wielkie zdolności, odwaga i długie lata służby w lotnictwie wysunęły go na jedno z najpoważniejszych stanowisk w naszej armji. Któż nie słyszał o wspaniałym locie dokoła morza Śródziemnego płk. Rayskiego? Któż nie wie o trudnych zadaniach bojowych, tak często mu powierzanych i wykonanych tak znakomicie?

Życzenia wszystkich przyjaciół lotnictwa będą towarzyszyć nowemu szefowi w jego ciężkiej i odpowiedzialnej pracy.

Pod znakiem pecha.

Znanym jest ogólnie przesąd lotniczy, że przedwczesne ogłaszanie zamiarów przynosi nieszczęście.

— To prawda — rzekł por. Orliński.

— Prawda — westchnął Pelletier d'Oisy.

Za głośno, za wiele mówiono o przelocie Paryż — Tokio. Por. Orliński spotkał się z mnóstwem przeszkód, a gdy wreszcie wystartował, zawiódł go motor i musiał lądować w trudnym czeskim terenie. Aparat został uszkodzony. Lot niedokończony.

Współzawodnik jego, słynny Pelletier d'Oisy był o kilkaset kilometrów szczęśliwszy. Doleciał do Warszawy W uprzejmej rozmowie zaznaczył, że nie zna stolicy Polski, chciałby ją poznać, lecz musi odlatywać... Tymczasem w czasie startu koło samolotu wpadło w wyrwę po granacie. Wszakże w czasie tragicznych dni 12, 13 i 14 maja lotnisko było terenem walki. Wyrwę zasypano, lecz świeża ziemia uległa deszczom, które lały bez przerwy, i osiadła. Dla nas, jako dla gospodarzy lotniska, przykry to wypadek. Przecież lotnisko warszawskie jest lotniskiem reprezentacyjnem. Najdrobniejszy niedozór przynosi nam duże straty. Ponoć aparat nie był w najlepszym stanie, lecz opinja świata nas obciąży winą.

Pelletier d'Oisy nie zniechęcił się. Wrócił do Paryża i raid zamierza powtórzyć. A por. Orliński?

Wiemy dobrze, że i on się nie zniechęcił, lecz czy będziemy mogli tak mu dopomóc, jak swemu pilotowi Francja dopomaga. Ma do rozporządzenia wszystkie urzędy, pisma, wielki przemysł. Honor lotnictwa francuskiego, chluba Francji wchodzi w grę. U nas, niestety, entuzjazm dla lotnictwa gaśnie. Mówiono i pisano wiele przed lotem, wówczas gdy, bez okazania pomocy, laurem chwały mógł nas por. Orliński okryć. Teraz gdy tej pomocy potrzeba... milczenie. Liga Obrony Powietrznej Państwa przyczyniła się do pierwszej próby — niechże zaapeluje do społeczeństwa, aby odbyła się druga próba, tym razem szczęśliwsza.

Uczmy się łamać trudności.

Lotnicze Locarno.

Warunki porozumienia lotniczego pomiędzy państwami koalicji, Francją przedewszystkiem, a Niemcami zostały podpisane w dn. 7 maja.

Sądząc z głosów prasy, Niemcy uzyskały poważne ustępstwa z powodu zmęczenia przeciwników. Traktat wersalski i decyzje Rady Ambasadorów z dn. 14 kwietnia 1919 r. ujęte w t. zw. 9 artykułów — nigdy nie zostały wykonane, a kontrola była bezsilną. Wystarczy przejrzeć pobieżnie lotniczy budżet niemiecki na rok 1926, aby zrozumieć znaczenie cyfr: 2 miljony na wystawy i nagrody w zawodach, 5 miljonów 300,000 na cele naukowe i pomoce, 3 miljony 50,000 na loty szybowe i na płatowcach małej mocy. Wszystko w markach złotych.

Na innem miejscu zajmiemy się sprawozdaniem rzeczowem, tutaj jednak musimy zaznaczyć, że niebezpieczeństwo niemieckiej potęgi lotniczej wzrosło. Wymaga to rewizji wielu poglądów i programów.

Caveant consules...

Obręcz się zacieśnia

Leży przed nami kartka z lakonicznym tytułem: Deruluft Berlin — Königsberg — Moskau. Jest to rozkład jazdy samolotem z Berlina do Moskwy przez Gdańsk, Królewiec, Kowno i Smoleńsk.

Odlot jest naznaczony na godzinę drugą rano a przylot do Moskwy na pół do siódmej wieczorem.

W ten sposób, z pominięciem Polski, rozwija się światowa komunikacja lotnicza.

Berlin dzieli tylko 16½ godzin od Moskwy...

Generał Mitchell znów na widowni

Komunikują nam, że prezydent Coolidge złagodził surowy wyrok, który zapadł przeciwko gen. Mitchell'owi, oburzając opinję świata lotniczego.

Poczekajmy jeszcze trochę, a nastąpi nietylko pełna rehabilitacja w oczach tłumów, lecz triumfalny powrót entuzjasty lotnictwa w szranki czynnej pracy, w której mu wówczas nikt już przeszkadzać nie będzie.

Przyszłość do nas należy.



Gdy w roku 1853 zagrzmiały u brzegów Japonji amerykańskie działa komandora Perry, Japonja rozpoczęła nową erę. Zorjentowała się, że zdobycze techniczne białych — to rzecz potężna i straszna. Na nic się nie zda ukrywanie się przed niemi. Trzeba je poznać, a następnie samym tworzyć — lub zginąć.

Programowi swemu, mającemu na celu dorównanie Europejczykom i Amerykanom w technice i uprzemysłowieniu kraju, pozostali Japończycy wierni i w dziedzinie lotnictwa.

Japonja pracuje obecnie nad wykonaniem planu, który ma jej na polu lotnictwa zapewnić do roku 1930 nietylko pierwsze miejsce przed innemi potęgami, ale zdobyć handlową i wojskową hegemonję na Oceanie Spokojnym. Składają się na to dwie przyczyny: potrzeba lepszej komunikacji między około 4.000 wysp, tworzącemi cesarstwo i terytorjami niedawno uzyskanemi, gdzie znajdują się surowce, niezbędne do utrzymania japońskiego przemysłu i handlu; drugi powód, to uznanie wyższości statków powietrznych nad środkami komunikacji, poruszającemi się po powierzchni.

Najważniejszym bodźcem rozwoju japońskiej awiacji były względy ekonomiczne. Gdy po podpisaniu traktatu o redukcji floty na konferencji waszyngtońskiej w 1921 r. groziło bezrobocie 150.000 robotnikom japońskich stoczni, rząd zapewnił przedstawicieli pracy, że mimo wstrzymania budowy okrętów wojennych, utrzymaną będzie gigantyczna flota, jako podstawa lotnictwa. I faktycznie w krótkim czasie potem ukończono budowę dwu transportowców aeroplanowych, dorównujących tym, jakie posiadają Stany Zjednoczone, i rozpoczęto konstruowanie wielkiej ilości innych statków pomocniczych.

Już w czasie wojny światowej ocenili Japończycy znaczenie lotnictwa. Przydzielono najzdolniejszych oficerów na fronty europejskie jako obserwatorów. Ci widzieli wszystko. Byli pierwszymi, którzy po rozejmie dostali się do Niemiec. Eksperci japońscy mieli baczne oko na uzbrojenie niedawnych wrogów w czasie konferencji pokojowej. Największą jednak uwagą otaczali łodzie podwodne i statki powietrzne. Nie dali przed sobą zataić żadnego z wojennych wynalazków. Postarali się o to, by przy podziale zdobyczy wojennych odstawić do ojczyzny wszystko, co było ostatnim wyrazem techniki wojennej. Gdy nie mogli wytransportować czegoś w całości, cięli objekt na części i po pieczołowitem opakowaniu wysyłali do Japonji.

Tymczasem właściciele stoczni narzekali na niebywały zastój w budowie okrętów, a rząd japoński wysyłał swoich marynarskich ekspertów do Europy i Ameryki, by tam zapoznali się z tajnikami żeglugi powietrznej do tego stopnia, w jakim opanowali żeglugę wodną. Wysłano studentów na zagraniczne politechniki z instrukcjami, by zapisywali się na wszelkie kursy awiatyczne, jakie tylko gdzie były.

Wielu z nich przybyło i do Ameryki, również eksperci marynarki, oficerowie i inżynierowie. Jasno i otwarcie przystąpili do studjowania nowej sztuki powietrza. Jeszcze przed podpisaniem traktatu pokojowego polecił rząd japoński informowanie o lotnictwie innych krajów i ich planach w najbliższych, powiedzmy, pięciu czy sześciu latach. Informacje te zebrano przez setki kupców i zawodowców, pracujących dla swego rządu.

Jak szybko w Japonji zorjentowano się co do konieczności budowy floty powietrznej, może najlepszą ilustracją jest fakt, że kilka lat temu, gdy kilka

wielkich firm amerykańskich chciało zakupić na otwartym rynku drzewnym twarde gatunki drzewa, potrzebne im do dokończenia wielkich zamówień wojskowych, ze zdumieniem spostrzeżono, że wszelkie zapasy tych gatunków wykupione zostały przez Japończyków. Ci bowiem, prawie w mgnieniu oka stworzyli organizację handlową, mającą za zadanie zapewnić przemysłowi japońskiemu wszelkie surowce, niezbędne dla konstrukcji samolotów. Rozsypani po całym świecie korespondenci handlowi i attachés handlowi wprzęgnięci zostali do pracy ciągłego dostarczania wszystkich lub jednego z pięćdziesięciu materjałów, potrzebnych budowniczemu powietrznego statka.

Z wyjątkiem Amerykanów (czego ci srodze żałowali) w rozbudowie lotnictwa japońskiego wzięli udział Anglicy, Francuzi, Włosi i Niemcy. Pierwsi Anglicy wysłali do Japonji misję morską, rodzaj misji doradczej, której rezultatem było przyjacielskie zbliżenie się i uzyskanie przez Japończyków technicznych wiadomości. Znamiennym rezultatem było to, że w ślad za nią przybyła grupa konstruktorów lotniczych, nieoficjalnie, rzecz jasna, ale z pełną odpowiedzialnością swego zadania. W jej skład wchodziło dwóch sławnych wynalazców i setki ekspertów, inżynierów, mechaników i pilotów. Zabrali się oni do trenowania Japończyków, którzy wnet zakupili w Anglji 200 samolotów i zapłacili 150.000 dolarów za patenty. Równocześnie z aeroplanami zaopatrzono się w sterowce.

W tym czasie (rok 1920/21) rozniosło się po świecie, że z Japończyków są marni piloci. Mówiono, że jest coś nie w porządku z ich poczuciem równowagi, że „gubią horyzont", że ich najlepszym wyczynem jest lądowanie ze serją „pełnych gracji podrygów i podskoków". W Anglji byli zdania, że opinję tę należy przypisać angielskim instruktorom, a raczej, że błędnie ją Anglikom przypisują, by tylko popsuć przyjazne stosunki między nimi a ich żółtymi uczniami. Po dokładnem zbadaniu cóż się okazało? Oto źródłem tych pogłosek byli sami Japończycy! W swej przewrotnej skromności byli niesłychanie zadowoleni, że świat uważa ich za naród nie mający najmniejszych skłonności do latania. Tymczasem Amerykanie, w których interesie są prawdziwe informacje w tej materji, wiedzą z raportów swoich ekspertów, że jest wręcz przeciwnie. Japończycy są znakomitymi pilotami, co więcej, czują się w powietrzu, jak przysłowiowa ryba w wodzie.

Po wojnie znaleźli się w Japonji i piloci niemieccy, a również konstruktorzy samolotów i przedstawiciele odpowiednich firm z Francji i Włoch. Od nich zakupiono 600 płatowców, aparatów myśliwskich, bojowych i ciężkich maszyn bombardujących. Wiele z tych ostatnich — to najnowsze typy, mogące unieść 15 ludzi. Wynikiem tych „targów wschodnich" było otwarcie nowych dróg myślowych japońskiego militarysty. Ujrzał on sposobność przekonstruowania i adoptowania europejskich typów wedle swych wymogów. Dziś Japonja posiada klucz do pozycji na Dalekim Wschodzie, posiada nietylko europejskie aparaty najlepsze i dobre, ale wytwarza własne. Zapasowi piloci uczą sztuki latania kadetów szkół wojskowych i marynarskich, nietylko swoich, ale i z innych azjatyckich krajów. Celem tego nauczania jest przyzwyczajenie uczniów do używania japońskich maszyn, co stworzy dodatkowy rynek zbytu i pozwoli fabrykom japońskim pracować nieustannie.

Corocznie, począwszy od 1923 roku, przeznacza rząd japoński na cele lotnictwa wojskowego po 16.000.000 dolarów dla armji lądowej i marynarki; ministerstwo oświecenia otrzymuje 300.000 dolarów na cele propagandy lotniczej i kursy aeronautyczne w szkołach. Kursami temi, które znajdują się na każdym wyższym zakładzie naukowym, kieruje rada lotnicza uniwersytetu tokijskiego.

Od roku 1922 cywilne i handlowe lotnictwo znajduje się pod juryzdykcją ministerstwa komunikacji. Założono 25 nowych lotnisk na głównych wyspach cesarstwa. Lotnicy rządowi mają obowiązek odbywania długich lotów, z użyciem wszystkich lotnisk po kolei. Co tygodnia latają całe oddziały nad krajem, tak dla treningu, jak i dla przyzwyczajenia ludności do powietrznej komunikacji.

Dzięki najrozmaitszym przywilejom, jak szybki awans, lepsze wynagrodzenie i t. p., rząd japoński z łatwością znajduje 100 do 150 nowych pilotów rocznie, potrzebnych do przeprowadzenia programu rządowego. Oprócz swych zwykłych obowiązków, lotnicy wojskowi pełnią służbę policyjną na Formozie, podobnie jak lotnicy amerykańskiego korpusu marynarki („Marine Corps" nie ma nic wspólnego z żeglugą wojenną, stanowi osobną jednostkę, coś jak nasz K. O. P., i używany jest głównie do służby kolonjalnej) pełnią służbę policyjną w „terytorjach" tropikalnych.

Celem podniesienia rodzimej twórczości departament marynarki ustanowił wielkie nagrody dla modeli japońskiej konstrukcji. Sześć lat temu Japonja posiadała aparaty dość prymitywne, mówiąc oględnie. Lecz już na manewrach w roku 1923 każda jednostka zaopatrzona była w nowoczesne maszyny obserwacyjne, myśliwskie i niszczycielskie. Zbudowane były w Japonji w trzech fabrykach, położonych w pobliżu głównych wojskowych punktów koncentracyjnych, a mianowicie: „Mitsubishi Wytwórnia Motorów" w Nagoya, która wyrabia nowy, własny typ, „Aiczi Wytwórnia Zegarów i Maszyn elektrycznych T. A." o wydajności 50 samolotów miesięcznie, i „Warsztaty Kawasaki" w Kobe, które ostatnio zbudowały nowe fabryki aeroplanów w prefekturze Gifu.

Ostatnio japońskie wojska lotnicze posługiwały się dwupłatowcami Akita z niemieckim silnikiem Maybacha, następnie Mitsubishi jednoosobowcem bojowym z widocznym wpływem francuskiego Bréguet'a, trzyosobowym dwupłatowcem Kawanishi z silnikiem Maybacha, podobnym do niemieckiego L. V. G. i nakoniec dwupłatowcem Shirato, znanym w Japonji jako model sportowy lub handlowy, w którym nawet niewtajemniczeni poznają szybką pościgową maszynę, jak francuski Spad. W ostatnich dwu latach zaszły dalsze zmiany w typach maszyn, równocześnie z ostatniemi zdobyczami lotnictwa.

Od jesieni 1922 roku funkcjonują regularne linje lotnicze między Tokio a Kiauczau, via Kahamihahara i Okayama i linja pocztowa między Tokio i Osaki. Departament awjacji cywilnej w ministerstwie handlu dysponuje kredytem do wysokości 25.000.000 dolarów w celu uruchomienia do roku 1930 pięciu linij zasadniczych: jednej z Japonji do Korei, drugiej z Ja-

ponji do Alaski, trzeciej na wybrzeże Syberji, czwartej do „innego punktu północno-amerykańskiego kontynentu"; ostatnia zaś ma być jeszcze oznaczona. Linje te mają posiadać 42 porty lotnicze pierwszej i drugiej klasy z zapasowemi lotniskami co 50 km, tam gdzie trakt powietrzny idzie nad lądem.

Program rządowy rozwoju lotnictwa nie byłby zupełny, gdyby ograniczał się tylko do wojskowych inżynierów i lotników. Zdają sobie z tego sprawę w Japonji, gdyż rząd udziela subwencji 500.000 dolarów rocznie Cesarskiemu Towarzystwu Aeronautycznemu (organizacja społeczna podobnie jak nasza L. O. P. P.) w celu poparcia lotnictwa cywilnego i rozwoju linij powietrznych. Społeczeństwo japońskie również nie zasypia sprawy, zorganizowane jest w trzech wielkich klubach lotniczych.

Czyni się specjalne wysiłki, by zachęcić prywatne firmy do rozbudowy nowych linij i eksploatowania ich, daje się im niezwykle daleko idące przywileje. Corocznie daje departament lotnictwa ministerstwa wojny około 60 maszyn lotniczych prywatnym osobnikom, którzy chcą latać. Przynajmniej dziesięć portów lotniczych znajduje się w posiadaniu i eksploatacji prywatnych firm.

Strategicznym punktem, nb. ze względów handlowych, są dla Japończyków wyspy Karoliny, nad któremi mają mandat.

Przy coraz większej możliwości samolotów odbywania dalekich podróży, z równą łatwością dosięgnąć będzie można wysp Hawajskich lub Aleuckich u wybrzeża Alaski, tak z amerykańskiej jak i japońskiej bazy lotniczej. To samo odnosi się do Hawai, jak i Karoliny. Japonja ma na zachód od Hawai niezwykle korzystne dane do rozwoju linij powietrznych, które pozwolą jej transportować towary, pasażerów, zapasy lub — wojsko.

MARJAN L. PISAREK.



OFIARY TRAGICZNYCH DNI

† Ś. p. Konstanty Koziełło

Major-oberw. I-go Pułku Lotniczego, Kawaler orderu „Virtuti Militari"

urodz. dn. 29-go sierpnia 1895 r.
poległ w dniu 14-ym maja r. b.

† Ś. p. Kazimierz Burtowy

Kapitan-obserw. II-go Pułku Lotniczego, Kawaler orderu „Krzyża Walecznych" dwukrotny,

urodz. dn. 13-go październ. 1897 r.
poległ w dniu 14-ym maja r. b.

† Ś. p. Czesław Niekraszewicz

Kapitan-obserw. I-go Pułku Lotn., Kawaler orderów „Virtuti Militari" i „Krzyża Walecznych",

urodz. dnia 5-go maja 1896 r.
poległ w dniu 14-ym maja r. b.

† Ś. p. Ryszard Nossek

Porucznik-pilot II-go Pułku Lotniczego,

urodz. dn. 16 kwietnia 1899 r.
poległ w dniu 14-ym maja r. b.

Cześć Ich pamięci!

† Ś. p. Por.-Pil. Romuald Święcki

W dn. 17 maja o godz. 10 rano na pola wsi Pasieki pod Włocławkiem spadł samolot wojskowy systemu Breguet.

Samolot wysłany został z Warszawy z rozkazem rozrzucania na terenie Pomorza ulotek zawierających orędzie marszałka Rataja jako zastępcy Prezydenta Rzeczypospolitej oraz komunikatu sztabu generalnego.

Nad polami Pasieki na wysokości kilkuset metrów zepsuł się motor. Nagle ujrzano wylatujący z samolotu jakiś przedmiot, a w ślad za nim spadającego człowieka.

Sztab 14 p. p. stacjonujący w pobliżu wyruszył niezwłocznie na miejsce katastrofy samochodem.

Aparat upadł na łąkę, zarył się dziobem głęboko w ziemię i rozstrzaskał się.

Pod szczątkami samolotu znaleziono zmasakrowane zwłoki pilota por. Święckiego z 1 p. lotn.

O kilkaset kroków dalej znaleziono głęboko zaryte w zorane pole ciało drugiego oficera — por. Bolesława Wielechowskiego z 7 p. leg.

Cześć Ich pamięci!

MJR S. G. ADAM STEBŁOWSKI

Gołębie pocztowe

W listopadzie r. 1925 widzieliśmy w Warszawie 3-cią wszechpolską wystawę ptactwa domowego i gołębi pocztowych. Poważne miejsce zajmowały tu eksponaty jednostek naszego wojska łączności, szczególnie zaś stacyj gołębi pocztowych w Warszawie i Przemyślu.



MELDUNEK Z SAMOLOTU

Wiemy również, że bardzo dobrze spisały się gołębie pocztowe podczas naszych wielkich manewrów w sierpniu r. 1925 (szczególnie manewrów kawalerji na Wołyniu).

Słusznem jest zatem poruszenie mało znanego u nas zagadnienia użycia gołębi pocztowych w lotnictwie wojskowem — oczywiście, dla celów służby łączności.

Jest to napozór może nawet rzecz nieco paradoksalna: tak wielką przecież wydaje się różnica pomiędzy wysoce udoskonalonemi statkami powietrznemi z ich środkami łączności (elektrycznemi i świetlnemi), a biednym, skromnym, znanym od głębokiej starożytności, gołębiem pocztowym!

A jednak, przy głębszem rozważeniu zagadnienia, okaże się, iż gołąb pocztowy może mieć nader cenne zastosowanie podczas działań wojennych współczesnego lotnictwa.

Rozpoznający płatowiec lub sterowiec albo obserwacyjny balon na uwięzi musi mieć stale możność przesyłania zdobytych wiadomości o nieprzyjacielu — bez tego najcenniejsze spostrzeżenia będą naogół zmarnowane, jako spóźnione.

Radjotelegraf i radjotelefon na samolotach może ulec zepsuciu lub uszkodzeniu, działa ponadto przeważnie tylko podczas lotu statku powietrznego, korzystając z jego napędu (dopiero od niedawna wielkie statki powietrzne wyposażają w przyrządy radjo o własnym odrębnym napędzie), a właśnie zajdzie zawsze potrzeba nawiązania łączności ze swoimi w razie przymusowego lądowania; łączność telefoniczna z ziemią obserwacyjnego balonu na uwięzi może też ulec przerwaniu w chwilach najbardziej krytycznych (np. pod huraganowym ogniem artylerji nieprzyjaciela).

We wszystkich tych wypadkach brak innego środka (mechanicznego) łączności może zastąpić gołąb pocztowy, zabranie zaś w klatce kilku gołębi na płatowiec lub balon nie stanowi żadnej najmniejszej niedogodności.

Oczywiście, meldunki przesyłane przez gołębie nad obszarem nieprzyjaciela powinny być w zasadzie zawsze szyfrowane, chociaż praktyka dowiodła, że tylko bardzo mały odsetek gołębi pocztowych wpada do rąk przeciwnika (ok. 1—2%).

Nieocenionemi wprost mogą okazać się gołębie pocztowe dla łączności z wywiadowcami i powstańcami lub dywersyjnemi oddziałami na tyłach nieprzyjaciela. Tutaj trudność przesyłania wiadomości potęguje się wielokrotnie, użycie radjotelegrafu nieraz jest wykluczone, a zawsze niebezpieczne dla używającego go (można zawsze ustalić miejsce postoju radjostacji), stałe zaś utrzymywanie łączności zapomocą lotnictwa staje się także ryzykowne i kosztowne (płatowiec może, lądując na tyłach wroga, łatwo wpaść w ręce nieprzyjaciela lub uszkodzić się na przygodnym terenie skrytego lądowania).

Lwią część wyłaniających się tu trudności można ominąć, osiągając też równocześnie wielką oszczędność środków i wydajność pracy, — przez zastosowanie gołębi pocztowych w lotnictwie. Lotnik posłany, dla współpracy z dywersantami, powstańcami lub wywiadowcami, na głębokie tyły nieprzyjaciela, może pozostawić im gołębie pocztowe dla łączności z własnemi głównemi siłami, oddając klatki z gołębiami przy wylądowaniu, względnie nawet bez lądowania: zrzucając podobne klatki na spadochronach (w umówionych i, rzecz oczywista, ukrytych miejscach — np. odludne polany wśród lasów i t. p.).

A trzeba tu pamiętać, że dobre gołębie pocztowe powinny niezawodnie powrócić do swego macierzystego gołębnika w ciągu 2-ch przynajmniej tygodni od zabrania ich stamtąd. W ten więc sposób, wywiadowca lub oddział, działający na tyłach nieprzyjaciela, może mieć zapewnioną i na znaczną odległość (kilkaset klm.) łączność z kim należy w ciągu 2 tygodni.

Niezależnie od tego, należy tu jeszcze podkreślić, że gołąb pocztowy jest także szybkim środkiem łączności i bardzo nawet pewnym.

Gołąb robi na godzinę od 50 do 120 km., leci średnio na wysokości 50—100 m. (a więc zawsze wysoko ponad falami gazów trujących); może prze-

lecieć ogromną przestrzeń (miały miejsce przeloty z Ameryki Północnej do Anglji i bardzo wiele mniejszych, np. z Belgji do Włoch lub Hiszpanji), zachowuje zdolność i chęć powrotu do macierzystego gołębnika nieraz miesiącami (a nawet latami), jest ogromnie wytrzymały i odporny organicznie (podczas wojny światowej wracały nieraz do gołębników ptaki ciężko ranne lub podtrute gazami), może przenieść na sobie swobodnie dość ciężką pocztę (100 gr.).

Trzeba dodać, że gołąb znosi doskonale wyrzucanie go z płatowców i balonów, nawet z poważnej wysokości (opada początkowo kamieniem w dół do pułapu kilkuset m., dopiero wtedy rozpoczyna lot do swego celu).



POWIETRZNI GOŃCY PRZED WYPUSZCZENIEM

Podczas wojny światowej gołębie zarekomendowały się wybornie (były nieraz jedynym środkiem łączności podczas wielkich bitew na Zachodzie, np. przy obronie fortu Vaux pod Verdunem w r. 1916); 95% ich osiągnęło swe cele.

Zrozumiałe zatem są poważne prace w tym kierunku we wszystkich przodujących krajach świata, zrozumiałe też jest popieranie przez rządy sportu (training'u) gołębiarstwa pocztowego i hodowli gołębi pocztowych przez osoby prywatne (tworzenie rezerw gołębi pocztowych i jednocześnie wojskowych gołębiarzy).

Niezbędne też stają się badania i prace specjalne nad stosowaniem gołębi pocztowych przez lotnictwo wojskowe. Każda jednostka lotnictwa wojskowego powinna mieć swą stację gołębi pocztowych i ćwiczyć się w ich używaniu podczas lotów — w najrozmaitszych warunkach i przy wykonywaniu najrozmaitszych zadań ćwiczebnych.

Znajomość używania gołębi pocztowych w lotnictwie powinna być wpojona całemu personelowi latającemu, teoretyczne i praktycznie. Gołębie pocztowe muszą być brane pod uwagę przy każdej lotniczej grze taktycznej, przy każdych manewrach, bo nie jest to wcale zabawka, lecz poważny czynnik powodzenia i owocności w pracy tak kosztownego dotąd lotnictwa.

Należy zawsze pamiętać o tem, że, dzięki tym skromnym gołąbkom, można będzie, w czasie wojny, zaoszczędzić nieraz życie i krew cennego i wykwalifikowanego personelu latającego i bardzo też kosztowny sprzęt techniczny!



PRZYLOT GOŁĘBI POCZTOWYCH Z MELDUNKAMI

Wydaje się zaś bardzo stosownem połączenie sprawy gołębiarstwa pocztowego wśród szerokich rzesz społeczeństwa (w tej liczbie trzeba położyć nacisk na młodzież uczącą się i stowarzyszenia przysposobienia wojskowego) z siecią organizacyjną naszej Ligi Obrony Powietrznej Państwa. Wyniki będą tu napewno dodatnie, tak jak to widzimy już u naszego wschodniego sąsiada, słusznie szczycącego się swym „Awjachimem" (Związek Stowarzyszeń obrony powietrznej i przeciwgazowej oraz popierania przemysłu chemicznego), który wziął ostatnio w swe ręce związanie propagandy gołębiarstwa pocztowego z propagandą lotniczą.

*

Twórzmy więc gołębiarstwo pocztowe dla lotnictwa, opierając się na istniejących już u nas niezgorszych danych po temu.

II)

Na podbój bieguna

Zdając w ubiegłym numerze sprawę z zamierzonych lotów do bieguna północnego, nie przypuszczaliśmy, że pominięty przez nas, dla braku miejsca, amerykanin Byrd będzie tym właśnie, który pierwszy dopnie celu. Od niego też dzisiejsze sprawozdanie zaczniemy.

Byrd.

Ryszard-Evelyn Byrd, komandor marynarki amerykańskiej, dobrze obeznany ze strefą podbiegunową, jako uczestnik zeszłorocznej wyprawy Mac Millana, podobnie jak Wilkins, postanowił powierzyć swe losy samolotowi, natomiast w marszrucie poszedł śladem Amundsena. Poparty finansowo przez kilku miljonerów amerykańskich, jak Rockefeller, Ford i in., Byrd nabył dwa samoloty Fokker, typu F. VII z trzema silnikami Wrighta „Whirlwind" po 300 MK i dostosował je do specjalnych warunków zamierzonego lotu. Każdy z aparatów może zabrać 1800 l. benzyny w zbiornikach stałych i 2700 l. w ruchomych, posiada specjalne zabezpieczenie od zimna zarówno załogi, jak silników, silną radiostację, broń, namioty, zapasy żywności, słowem wszystko, co w tych surowych i niegościnnych okolicach koniecznie potrzebnem jest do życia. Nadmienić należy, że wybór Byrda padł dlatego na trzysilnikowy płatowiec Fokkera, ponieważ płatowiec ten daje prawie zupełne bezpieczeństwo lotu, mogąc przy średniem obciążeniu utrzymać się w powietrzu nawet o jednym silniku.

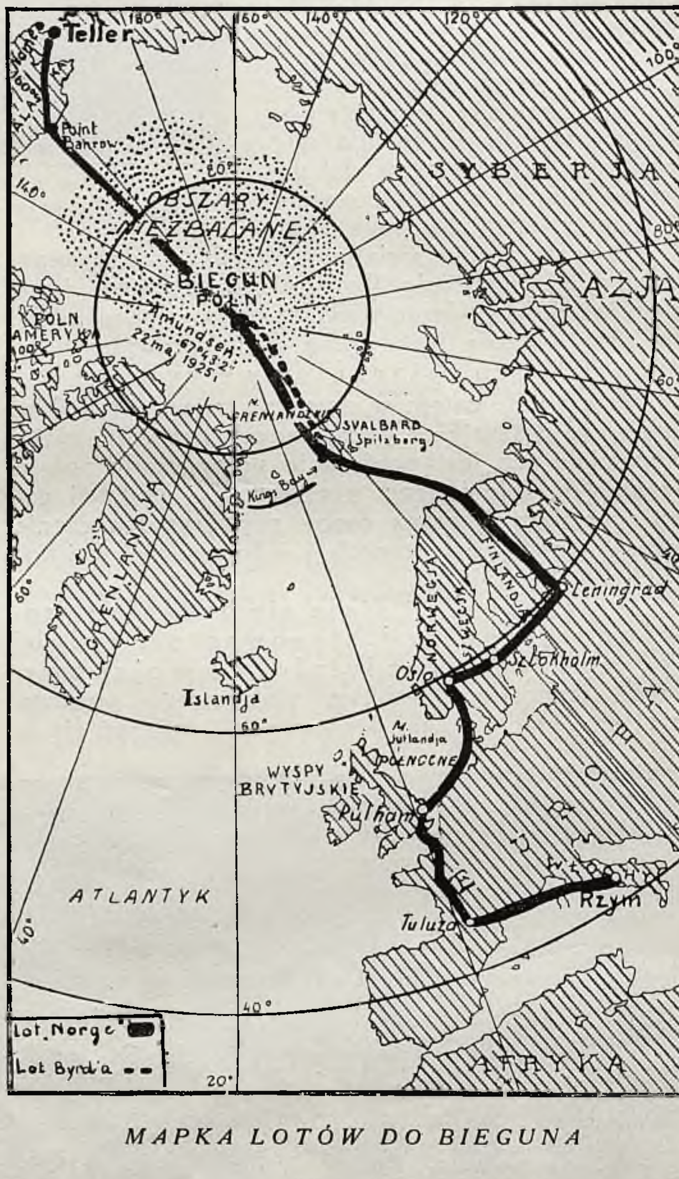
W połowie kwietnia wyprawa Byrda, składająca się z 56 ludzi, przybyła do Kings-Bay na Szpicbergu i przystąpiła do przygotowań do lotu. Dnia 7 maja „Norge" stanął w Kings-Bay. Fakt ten dodał bodźca Byrdowi, który w dwa dni potem — 9 maja o 1.53 rano z pilotem Lloyd Bennettem i mechanikiem wyruszył na samolocie „Josephine Ford" z zamiarem przebycia przestrzeni Kings-Bay — biegun północny i z powrotem, to jest około 2.500 km bez lądowania. Samolot zaopatrzony był w żywność na 3 tygodnie.

Byrda spodziewano się najwcześniej nazajutrz po południu, jakież więc było zdziwienie i radość, kiedy jeszcze tegoż dnia, t. j. 9 maja około 4-tej po południu, pojawił się Fokker na horyzoncie i wylądował szczęśliwie o 4.20. Cała ludność Kings-Bay, z Amundsenem i załogą „Norge" na czele, entuzjastycznie powitała dzielnych lotników.

O przebiegu podróży mówi Byrd co następuje:

Piękna pogoda nie tylko ułatwiła lot, ale pozwoliła również na dokładne stwierdzenie położenia bieguna. Busola magnetyczna, z powodu bliskości bieguna magnetycznego, żadnych, rzecz prosta, usług oddawać nie mogła, natomiast posługiwano się busolą słoneczną. Dotarłszy do bieguna, samolot Byrda zakreślał tak długo kręgi, aż znalazł się nad samym biegunem i w tym momencie rzuconą została z samolotu na znajdującą się tam ławicę lodową flaga amerykańska oraz skrzynka z dokumentami, stwierdzającemi fakt odkrycia bieguna.

Byrd prowadził samolot osobiście; w odległości około 100 km od bieguna jeden z silników przestał działać. Bennett zaproponował lądowanie celem naprawy, jednakże Byrd, obawiając się popaść w sytuację, w jakiej znalazł się w roku ubiegłym Amundsen, postanowił lecieć dalej. Ku wielkiemu zdziwieniu lotników, po pewnym czasie silnik zaczął działać, tak, że powrót odbył się z trzema silnikami, z przeciętną szybkością 180 km/godz. Wskutek silnego mrozu Byrd w czasie lotu odmroził sobie trzy palce u lewej ręki i nos.



MAPKA LOTÓW DO BIEGUNA

Według ostatnich wiadomości Byrd projektuje lot do bieguna południowego i powraca statkiem z Kings-Bay do Ameryki.

Amundsen.

W ostatnim numerze pozostawiliśmy „Norge" w Gatczynie. W międzyczasie Amundsen i Ellsworth, którzy opuścili sterowiec w Pulham i udali się okrętem do Kings-Bay, przybyli na miejsce i poczynili przygotowania do przyjęcia „Norge". Maszt kotwiczny został doprowadzony do porządku, czekano tylko na sprzyjające warunki atmosferyczne. W dniu 5 ma-

ja sterowiec, pod kierownictwem inż. Nobile, wyruszył z Gatczyny, o godz. 9.38 i lądował w Vadsö (Norwegja półn.) nazajutrz o 4.30, przebywszy w ten sposób w 18 g. 52 min. 1.150 km. Tegoż dnia o 14.56 wyruszył dalej i, mimo mgieł i śnieżyc, które po drodze spotkał, dzięki doskonałym informacjom meteorologicznym, stale otrzymywanym w czasie podróży, przybył 7 maja o 6.30 rano do Kings-Bay, gdzie został przytwierdzony do masztu.

Po zupełnem wyekwipowaniu—ładunek, łącznie z zapasami benzyny, wynosił 12.000 kg — „Norge" w dniu 11 maja o 8.55 rano odleciał z Kings-Bay, wziąwszy kurs na biegun północny. Pogoda była prześliczna, słońce świeciło jasno, mróz umiarkowany, tak, że podróż odbywała się bez przeszkód. Pod wieczór sterowiec wszedł w silną mgłę, którą jednak w parę godzin przebył i, szczęśliwym trafem, przelot nad biegunem nastąpił w czasie pięknej pogody. O godz. 2.30 rano, 12 maja, po stwierdzeniu na busoli słonecznej i radiogoniometrycznie, że „Norge" znajduje się dokładnie nad biegunem, zwolniono biegu, opuszczono się nad lód i nastąpiła ceremonja zrzucenia sztandarów narodowych; pierwszy opuścił sztandar norweski Amundsen, następnie Ellsworth—amerykański, wreszcie Nobile — włoski. W czasie ceremonji cała załoga stała na baczność.

Od tej chwili wzięty został kurs na Point-Barrow. Koło 7 rano „Norge" wszedł znowu w zwoje gęstej mgły. Szczęściem, od czasu do czasu mgła się przerywała, co dawało załodze możność badania terenu, nad którym leciała. Stałego lądu nigdzie nie odkryto.

Powoli gęste chmury zaczęły się łączyć z mgłą i od tej chwili rozpoczęła się uciążliwa i niebezpieczna część podróży. „Norge" obniżył lot, ale dostał się w śnieżycę, wzniósł się wyżej, lecz tu szron zaczął osiadać na siatce balonowej i linach. Wzniesienie się ponad mgłę, wobec tego nieprzewidzianego dodatkowego obciążenia sterowca, pociągnęłoby za sobą wielkie straty balastu, trzeba więc było lecieć na takiej wysokości, gdzie osad szronu byłby jak najmniejszy. Nowe jednak niebezpieczeństwo zaczęło grozić śmiałym podróżnikom: narastający na linach i na gondolach silnikowych lód począł się od nich odrywać i spadać na będące w ruchu śmigła. Odrzucane z wielkim impetem kawały zasypywały cały sterowiec i, co najgorsza, dziurawiły powłokę. Szczęściem, że balonety gazowe oparły się zniszczeniu. Cała załoga powołana została do gorączkowej reparacji ciągle powstających uszkodzeń powłoki, wreszcie po kilku godzinach uciążliwej i niebezpiecznej pracy pogoda się poprawiła. Busola słoneczna zamieniła się w blok lodu, anteny radiostacyj uległy uszkodzeniu, tak, że dla orjentacji pozostała tylko busola magnetyczna, bardzo niepewna ze względu na bliskość bieguna magnetycznego. W końcu, po 46 godzinach lotu, ukazała się na horyzoncie Alaska, zaś o 815 rano, 13 maja, zauważono Point-Barrow na lewo od kursu sterowca. W tym czasie znowu nastąpiła zmiana pogody, gwałtowna śnieżyca zupełnie zakryła horyzont, a co gorsza, śmigła znowu zaczęły bambardować powłokę kawałkami lodu. Materjału do reparacji powstałych uszkodzeń w powłoce zabrakło, Amundsen postanowił więc zrezygnować z zamiaru dolecenia do Nome na Alasce, i wylądować jak tylko się da. 15 maja, o 2 po północy, „Norge" znalazł się nad mającym sprzyjające warunki do lądowania maleńkim portem Teller, o 80 km na północo-zachód od Nome. Aczkolwiek lądowanie sterowca bez pomocy z ziemi jest bardzo ryzykowne, to jednak udało się szczęśliwie. Zarzucona kotwica zahaczyła się za pierwszym razem i, dzięki zręczności i umiejętności załogi, sterowiec bez uszkodzeń został ściągnięty na ziemię, poczem przystąpiono natychmiast do jego rozbiórki.

Wiadomości, rozesłane na wszystkie strony świata o szczęśliwem przybyciu „Norge", zrobiły olbrzymie wrażenie, tembardziej, że brak ich przez blisko dwie doby był bardzo niepokojący. Amundsen, Ellsworth i dwóch innych członków wyprawy udało się saniami do Nome, gdzie oczekują na pierwszy parowiec, który ich przewiezie do Stanów Zjednoczonych; reszta załogi pozostała w Teller, pracując nad rozbiórką „Norge", który w skrzyniach przewieziony będzie do Europy.

Przestrzeń Rzym—Biegun półn.—Alaska, wynoszącą z górą 13.000 km, przebył sterowiec w 172 godziny lotu.

W ten sposób marzenie życia dzielnego podróżnika, Roalda Amundsena, zostało spełnione.

Widoki na przyszłość.

Niezupełnie sprzyjające warunki atmosferyczne nie pozwoliły, na nieszczęście, Amundsenowi dokonać obserwacyj terenów, nad którymi leciał, w takim zakresie, jakby był pragnął. Jeden fakt został w każdym razie stwierdzony: w okolicach bieguna północnego niema stałego lądu. Niewątpliwie jednak Amundsen dokonał szeregu badań i spostrzeżeń, które, po opublikowaniu, przyczynią się do dokładniejszego poznania strefy podbiegunowej.

Czy zbadanie okolic podbiegunowych ma tylko naukowe znaczenie? Przed kilkunastu laty odpowiedź brzmiałaby twierdząco. Dziś rozwój lotnictwa nowe otwiera horyzonty, nie trzeba bowiem zapominać, że najbliższa droga między kontynentami Ameryki i Azji, a częściowo także Europy i Ameryki prowadzi przez biegun. Jeżeli obecnie komunikacja powietrzna via biegun północny musi być uważaną jeszcze za utopję, to jednak zupełnie jest możliwem, że za lat kilka, lub kilkanaście, będzie się o niej mówiło jako o rzeczy codziennej, w pierwszej linji zależnej jednak od znalezienia w tej strefie miejscowości, nadających się do zorganizowania etapów.

Nic dziwnego więc, że państwa, mające w rozwoju tej komunikacji najbliższe interesy, w pierwszej linji Ameryka, nie tylko z czysto naukowych względów, poświęcają lotom do bieguna uwagę. Strefa podbiegunowa w niedalekiej przyszłości powiększy niewątpliwie liczbę terenów, o wpływ nad któremi walczą i walczyć będą wielkie mocarstwa, jak wszędzie więc, tak i tutaj kto pierwszy będzie, ten lepszy.

Zaznaczyć jeszcze należy, że piękne gesty Byrda i załogi „Norge", rzucających narodowe sztandary na biegun, bynajmniej nie oznaczają objęcia bieguna północnego w posiadanie. Dotychczas nie należy on do nikogo, międzynarodowe prawo nie uznaje bowiem symbolicznej okupacji; efektywna zaś wymaga wysłania do danego terytorjum urzędników cywilnych i siły wojskowej, którzyby swoje państwo na miejscu reprezentowali.

O okupacji takiej obecnie nie może być jeszcze mowy, ale... qui vivra, verra. *J. E.*



INŻ. STEFAN MALINOWSKI

DRZEWO CZY METAL?

(na marginesie ankiety „Lotu Polskiego")

Zagadnienie metal czy drzewo do budowy płatowców jest żywo omawianem we wszystkich krajach cywilizowanych. Obydwa kierunki mają swoich gorących zwolenników.

Głównym warunkiem ze względu na obronę kraju jest surowiec rodzimy; a więc u nas, pozornie — drzewo. Naturalne pytanie nasuwa się, czy nie lepiej trzymać się konstrukcji drewnianej, którą nawet popiera Francja, gdy większość płatowców niemieckich jest zbudowana z drzewa. W Anglji i we Włoszech płatowiec metalowy jest wyjątkiem, a w Czechosłowacji wyłącznie budują płatowce drewniane.

Płatowiec drewniany.

Przypatrzmy się jak wygląda płatowiec drewniany po dłuższej służbie, przy dobrych warunkach konserwacji.

Pokrycie płócienne przestaje być napięte, powierzchnia straciła swoją gładkość, profil skrzydeł różni się od pierwotnego, przednia część kadłuba z łożem silnikowem i skrzydła przy kadłubie przesiąkły oliwą; taśmy owijające na klej podłużnice skrzydeł i kadłuba dla wzmocnienia — wyglądają jak zmurszałe szmaty, klej rozpuszczony lub wykruszony, wytworzyły się szpary, drzewo stało się miękkie, przesiąkłe oliwą, albo pod wpływem zmian atmosferycznych zmurszałe. Złamanie podłużnicy daje szczapy złożone z oddzielnych włókien z pomiędzy których wysypuje się próchno. Drzewo staje się martwe, bez żadne elastyczności. Jaką gwarancję dają wtedy spółczynniki wytrzymałości 7—14-krotne, użyte przy obliczeniu.

Te powierzchowne oględziny płatowca w służbie, wskazują, że płatowiec drewniany nie daje często gwarancji bezpieczeństwa w locie ze względu na wątpliwą wytrzymałość i możność rozregulowania się i to jest dostateczną przyczyną dla której winniśmy odrzucić konstrukcję drewnianą.

Nawet główny atut dla Polski, że drzewo jest surowcem krajowym również upada. Faktem jest, że nie jesteśmy w stanie dostatecznie dokładnie kopjować płatowców licencji zagranicznych, ze względu na to, że przy tych samych wymiarach poszczególnych części — płatowiec z polskiego drzewa jest o wiele cięższy i dzięki temu dochodzimy do konieczności sprowadzania drzewa z zagranicy.

Zresztą z punktu widzenia ducha czasu, czy można dzisiaj uznać za objaw normalny maszynę seryjną, w której wszystkie części pracują, zbudowaną z drzewa?

Płatowiec metalowy.

Metal — duraluminium, czy stal — jest bardzo odporny na warunki atmosferyczne, nawet na wodę morską, oliwa go nie niszczy. Płatowce metalowe przez cały czas wieloletniej służby zachowują niezmiennie swój kształt, a więc i wydajność w locie. Poszczególne części w węzłach silnie są złączone, regulacja usunięta dzięki niezmienności kształtu.

Godnem podkreślenia jest zwiększenie bezpieczeństwa w wypadku katastrofy: płatowiec metalowy przy zderzeniu z ziemią gnie się, lecz nie rozpada w kawałki, raniąc ułamkami ludzi, jak to bywa z płatowcem drewnianym.

Pozatem wyższość płatowca metalowego nad drewnianym wyraża się w jednolitości gatunkowej surowca — dokładności obliczeń, długotrwałości w użyciu, możności pozostawiania na odkrytym terenie, bezpieczeństwa od ognia, łatwości montowania i rozmontowywania — znacznem zmniejszeniu personelu obsługującego, konserwacji zredukowanej do konserwacji silnika, wreszcie możności reparacji na odkrytem powietrzu (dla drzewa niemożliwe ze względu na klejenie).

Łatwość produkcji jest kwestją właściwego ujęcia konstrukcji płatowca. Dornier w konstrukcji kadłuba, stanął na czele racjonalnego wyzyskania właściwości metalu i stąd prostoty konstrukcji. Konstrukcja metalowa nie wymagająca dopasowywań — umożliwia korzystanie z robotnika niewykwalifikowanego, ułatwia kontrolę; jednolitość gatunkowa surowca zdolnego niezwłocznie do użycia, dozwala na zmniejszenie zapasu bieżącego, gdy drzewo wymaga zapasu 4-ro letniego, z którego niewielka ilość idzie na budowę płatowców, reszta jest nieużytkiem dla lotnictwa. Odpadki z produkcji metalowej idą na

wytwór mniejszych przedmiotów lub powracają do przetopienia, — w drzewie odpadki są stracone.

Najponętniejszem dla konstruktora jest rozszerzenie kręgu nowych możliwości konstrukcyjnych, w szczególności w budowie płatowców o wielkiej pojemności współzawodniczących ze sterowcami.

Zysk na wadze przy stosowaniu metalu do budowy płatowca uwydatnia następujące porównanie: pręt długości 1 mtr. o przecięciu odpowiadającem sile rozrywającej 1000 kg. waży wykonany z drzewa 150 gr., duraluminiowy — 77 gr. i stalowy — 112 gr.

Konstrukcję mieszaną—drzewo, metal, płótno—pomijam jako przejściową. Rozbijam konstrukcję metalową na dwie zasadnicze grupy: jedna szkieletowa, kryta płótnem i druga — cały odłam konstrukcji ujętej jedną nazwą „całkowicie metalowej".

Jestem zdecydowanym zwolennikiem konstrukcji metalowej z jednem zastrzeżeniem, że musi ona być prostą. Za ideał konstrukcji metalowej uważam płatowiec całkowicie metalowy, którego powłoki będąc dostatecznie sztywne i wytrzymałe same przez się, nie wymagają wewnętrznego szkieletu pracującego, czy też usztywniającego.

W obecnej dobie metal w konstrukcji płatowców jest nieskończenie gorzej opanowany niż drzewo. Zadawalniające wyniki otrzymało zaledwie kilku konstruktorów, dzięki długoletnim próbom. Duch rozwiązań drewnianych pokutuje prawie w każdej konstrukcji metalowej doby obecnej. Przyczyna leży w nowości stosowania metalu, w małym wymiarze obecnych płatowców, przy których powłoka pracująca dość sztywna, t. j. około $1^1/_2$ — 2 mm. grubości, daje dopuszczalną wagę własną płatowca przy stosowaniu duraluminium i niedostępną dla stali. Ostatnio studjowane pokrycia stalowe są fantastycznej cienkości 0,15 mm., pierwsze wyniki da niedaleka przyszłość.

Samolot całkowicie stalowy racjonalnej budowy jest w stadjum poszukiwania; samolot całkowicie duraluminiowy — znajduje się w okresie pełnego rozwoju.

Nie chcę przesądzać na dalszą metę sprawy stali czy lekkich stopów w budowie naszych płatowców, tem nie mniej na podstawie ostatnich zdobyczy konstrukcyjnych, oświadczam się za metalem lekkim.

Lekkie stopy.

Z konstrukcją lekkometalową jest związana sprawa glinu, która jest również palącą ze względu na budowę silników krajowych, pozatem przedmioty codziennego użytku w olbrzymiej mierze zwiększą popyt na glin.

Podstawę produkcji stopów lekkich posiadamy: surowiec w postaci gliny miejscowej i zasób energji wodnej. Prace w kierunku otrzymania glinu i stopów lekkich krajowych są przeprowadzone i ujęte w konkretne wnioski. Poważnym konkurentem pod względem ceny surowca jest zagraniczny boksyd. Tem nie mniej choćby niewielki przemysł glinowy oparty na naszej glinie jest konieczny, gdyż może się okazać, że będzie jedyną rezerwą na wypadek wojny.

W oczekiwaniu uruchomienia wytwórczości glinu z własnego surowca, możemy obecnie stworzyć przemysł glinowy, pracujący na sprowadzanym boksycie lub tlenku glinowym. Okres jeszcze bliższy może być ograniczony do stworzenia przemysłu lekko-metalowego, opartego na glinie zagranicznym.

Ponieważ narazie aluminjum musimy sprowadzać dla silników z zagranicy i warunki gwarancji dostawy na wypadek wojny muszą być dla niego wytworzone—sprawa budowy płatowców z metalu lekkiego znacznie się ułatwia.

Konstruktorzy.

Kwestja rodzimego metalu lekkiego nie jest rozwiązaną, tem niemniej polscy konstruktorzy powinni już dzisiaj nabywać praktykę w konstrukcji duraluminjowej i pracować nad ustaleniem typu płatowca z lekkiego metalu. Ten metal jest najodpowiedniejszy dla budowy płatowców.

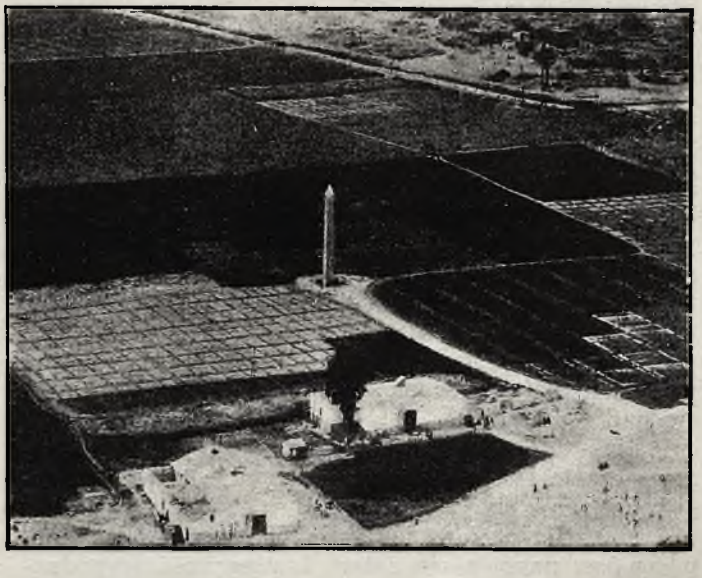
Zdając sobie sprawę, że nasz przemysł lotniczy nie jest w stanie pokryć kosztów szeregu próbnych płatowców uważamy, że ciężar ten winien przejąć Rząd, ewentualnie instytucje społeczne, np. L.O.P.P.

Ze względu na ważność i aktualność sprawy glinu i wychodząc z założenia, że przyszły płatowiec polski będzie zbudowany z lekkiego metalu, uważam za konieczne powołanie organu miarodajnego, który by koordynował wszystkie wysiłki inicjatywy prywatnej, dążące do uruchomienia przemysłu glinowego i lekko-metalowego.

Z LOTU COBHAMA LONDYN-CAPETOWN



WODOSPAD VICTORIA NA ZAMBEZI



OBELISK W MATARJEH (HELJOPOLIS) W POBLIŻU KAIRU

Marsylja — portem powietrznym

W pierwszej połowie 1925 r. jeden z wybitniejszych członków Izby Handlowej w Marsylji, b. oficer-lotnik, p. Georges Opperman, wystąpił w owej Izbie z projektem stworzenia w Marsylji wielkiego portu powietrznego.

Doświadczenie dotychczasowe komunikacji handlowej powietrznej dało mniej więcej następujące wyniki: Nawet przy bardzo optymistycznych wnioskach nie można mieć pewności co do rozwoju przewożenia towarów tą drogą.

Ruch osobowy przedstawia niezaprzeczalną korzyść szybkości, zwłaszcza w komunikacji nadmorskiej. Ustępuje jednak komunikacji kolejowej i okrętowej co do komfortu w podróży. Pod względem ilości nieszczęśliwych wypadków w ruchu osobowym (stawiając odrębnie lotnictwo wojskowe i szkolne) jest ona nieznaczna, i zawdzięczając postępom technicznym coraz się zmniejsza.

Największe przysługi lotnictwo może oddać w przewożeniu poczty.

Jednakże wszystkie istniejące linje powietrzne francuskie są, jak dotąd, deficytowe. Kapitał prywatny wchodzi w tego rodzaju przedsiębiorstwa jedynie przy gwarancji finansowej rządu, który łoży na lotnictwo znaczne środki, widząc w niem potężny środek propagandy międzynarodowej. Jest on przytem gorąco popierany przez opinję publiczną i przedstawicielstwo w obydwóch izbach. Rząd jest zatem prawdziwym gospodarzem lotnictwa handlowego francuskiego i w szczególności właścicielem wszystkich portów powietrznych, mających znaczenie publiczne.

P. Opperman, a z nim i Izba Handlowa marsylska, wysuwa myśl, mającą znaczenie zasadnicze, mianowicie tworzenia portów powietrznych przez Izby Handlowe, jak to ma miejsce w stosunku do portów morskich i nadania portom powietrznym analogicznego statutu prawnego. Eksploatacja portu powietrznego powinna polegać na tych samych zasadach co eksploatacja portu morskiego, t. j. mają być stworzone źródła dochodów z ruchu osobowego, handlowego i, przedewszystkiem, pocztowego.

Co do samego portu powietrznego w Marsylji Izba Handlowa nadaje mu wielką wagę i wnioskuje, iż będzie on miał takie same znaczenie, jak tamtejszy port morski.

Marsylja coraz bardziej wstępuje na tory stolicy kolonjalnej państwa francuskiego. Port marsylski stałby się najdogodniejszym w stosunkach Metropolji przedewszystkiem z kolonjami afrykańskiemi, gdyż łączyłby bezpośrednio Francję z Algierem i Tunisem, a stamtąd z Marokiem i t. d., unikając przelotu nad obcem terytorjum.

Istniejąca linja Tuluza — Casablanca ma postój w Barcelonie, i znaczna część tego przelotu odbywa się nad Hiszpanją.

Linja Marsylja — Algier rozpoczyna w najbliższym czasie swe funkcjonowanie. Linja ta jest obsługiwana przez hydroplany.

Marsylja posiada już wyborny port dla hydroplanów, nasuwa się zatem konieczność wygodnego portu powietrznego na lądzie. Istniejący w pobliżu (w miejscowości Marignane) rządowy port powietrzny jest oddalony o godzinę drogi samochodem, i w tem jest ogromna jego wada. Pasażer, udający się drogą powietrzną z Paryża do Marsylji, ma na widoku przedewszystkiem szybkość komunikacji; traci on natomiast godzinę na przejazd z Paryża do portu w Bourget i tyleż na przejazd z Marignane do Marsylji, przytem te przejazdy, już same przez się, przedstawiają łatwo zrozumiałe niewygody.

Drugą więc zasadniczą myślą Izby Handlowej w Marsylji było stworzenie portu w obrębie miasta, możliwie blisko od centrum. Izba ta upełnomocniła więc p. Oppermana do przedsięwzięcia kroków, mających na celu zrealizowanie projektu, i przewidziała wydatek, wynoszący 13½ miljonów franków.

Jak się jednak okazało, w przyszłości suma ta będzie musiała być conajmniej podwojona.

Nader charakterystyczną jest gotowość, z jaką Izba Handlowa zgadza się na ten daleko idący wysiłek finansowy. Wyraża się ona dosłownie: „...nie powinno być mowy o kilku miljonach mniej lub więcej, Izba Handlowa ma zwyczaj ponosić ogromne wydatki, gdy chodzi o sprawę interesującą naród cały".

P. Opperman w październiku r. u. zdał sprawę z wyniku swoich starań. Z tego sprawozdania wynika co następuje.

Został upatrzony teren odpowiedni do urządzenia portu. Teren ten znajduje się w obrębie miasta w odległości 10-ciu minut drogi samochodem od centrum i obok placu wystawowego. Dojazd do portu będzie się odbywał przez najładniejszą arterję miasta — Prado.

Ciekawą jest stanowczość, z jaką Sekretarjat Rządowy Lotnictwa wymaga, by teren miał conajmniej powierzchnię 900 × 900 mt. Przytem zwraca się uwagę na istnienie w pobliżu terenu właściwego portu innych obszarów, na które płatowiec mógłby lądować w razie konieczności, co się zdarza, zwłaszcza przy wzlocie.

Na skutek tego żądania, które miało charakter sine qua non, pierwotny preliminarz został bardziej niż podwojony. By dać pojęcie o wydatkach finansowych, jakie to rozszerzenie pociąga, należy powiedzieć, iż Izba zakupuje tereny od osób prywatnych po 35 fr. za metr². Cena ta ulegnie niewątpliwie zwyżce na skutek spadku franka.

Część terenu zajęta jest obecnie przez jeden z większych zakładów mechanicznych marsylskich, który będzie zniesiony.

Uzyskała również Izba Handlowa zasadniczą zgodę Sekretarjatu na następujące warunki:

1) Uznanie idei poruczenia zarządu portów powietrznych, wodnych i lądowych w Marsylji Izbie Handlowej.

2) Uznanie prawa Izby do pobierania rozmaitych taks (péages) i w szczególności specjalnej opłaty za przesyłki pocztowe.

3) Zabezpieczenie przywileju na urządzenie portu. Przywilej ten ma się rozciągać na cały okręg, w którego obszarze jakakolwiek konkurencja byłaby szkodliwą dla dzieła Izby Handlowej w Marsylji.

LIST Z ANGLJI

Wybuch strajku generalnego w Anglji, wszczętego przez Trade Uniony bez żadnego uprzedzenia, postawił całą Anglję w położeniu niezwykle krytycznem. Gdyby nie radjo i samoloty, Anglja zostałaby odciętą od świata i skazaną na przymusowy bezwład.

Lotnictwo komunikacyjne, a częściowo też przemysł lotniczy, posiadający pracowników niestowarzyszonych i dobrze płatnych, nie poddały się rozkazom Trade Unionów. Przeciwnie. Nigdy nie notowano takiego ruchu na linjach lotniczych, jak w czasie strajku generalnego. Dość porównać statystykę lotów, przewiezionych pasażerów i towarów w tygodniu przed strajkiem i podczas strajku. W tygodniu do 2 maja kursowało 89 samolotów, przewieziono 512 osób i 27 tonn towarów. W następnym tygodniu, a więc w czasie strajku: samolotów 186, osób 1317, towarów 47 tonn.

Na linjach pomiędzy Anglją a kontynentem, nietylko dodatkowo zwiększono ilość samolotów brytyjskich, ale różne przedsiębiorstwa francuskie, holenderskie, belgijskie, korzystając z chwili odpowiedniej, wypuściły wielką ilość samolotów dodatkowych Jednym z ciekawszych momentów podczas strajku był lot następcy tronu, Księcia Walji, z Paryża do Londynu na zwykłym samolocie komunikacyjnym, Handley Page, który tego samego dnia przebył w powietrzu kilka godzin. Jaką frekwencją cieszyły się samoloty dowodzi fakt, że na lotnisku le Bourget pasażerowie usiłowali siłą dostać się bez biletów do przeładowanych już samolotów.

Szczupłość miejsca nie pozwala obszernie podać wszystkich ciekawych szczegółów z roli, jaką lotnictwo odegrało podczas strajku. Podam jedynie ważniejsze. A więc przedewszystkiem t. zw. kluby małosilnikowych samolotów zorganizowały loty wewnątrz kraju dla ludzi, którzy za wszelką cenę musieli dostać się do jakiegoś miasta. Korzystali z tego redaktorowie, urzędnicy i t. p. Wobec strajku drukarskiego, przywożono samolotami do Londynu gazety drukowane w miejscach nie objętych strajkiem, względnie na kontynencie. Niektóre z dzienników angielskich posiadają swe filje w Paryżu i drukują pismo tam na miejscu. Podczas strajku, oczywiście drukowano więcej i rozrzucano paczkami w miastach odciętych. Na tem tle doszło kilkakrotnie do awantur, gdyż strajkowcy chcieli zdemolować samoloty „kolportujące" gazety. Jednakże przedstawiciele Trade Unionów zapewne też byli zadowoleni z tego, że na linjach lotniczych panuje ruch normalny. Pozwoliło to im na wysłanie na kontynent delegatów, którzy usiłowali namówić swych francuskich i niemieckich kolegów do poparcia strajku, a to przez wstrzymywanie wszelkiego rodzaju transportów do Anglji. Ostrzeżono kompanje komunikacji lotniczej, że przewożenie gazet doprowadzi do wielkich awantur. Ostrzeżenie to było takiemi argumentami poparte, że policja paryska odradzała Tow. „Air Union" mieszanie się do tej sprawy. Air Union jednak, naprzekór wszelkim pogróżkom, nie zaniedbała dostarczać „Continental Daily Mail" na lotnisko Lympne.

Ostatni strajk wykazał, że samolot dawno wyszedł ze stadjum niedoskonałości i przedstawia dziś środek lokomocji tak pewny, jak koleje lub okręt, a w życiu społecznem odgrywa olbrzymią rolę. Być może, że ci nieliczni niedowiarkowie, jacy jeszcze są w Anglji, po doświadczeniach ostatnich dni, zamiast sarkać na hałas lecących samolotów, będą ścigać je oczami z podziwem, szacunkiem i zaufaniem.

Londyn, w maju. **Wasz.**

REGLAMENTACJA LOTNICTWA NIEMIECKIEGO

Pertraktacje, prowadzone od szeregu miesięcy pomiędzy Radą Ambasadorów i Rządem Niemieckim celem ustalenia nowej reglamentacji niemieckiego lotnictwa, zakończyły się w dniu 6 maja zaparafowaniem na Quai d'Orsay w Paryżu układu, podpisanego przez Francję, Wielką Brytanję, Belgię i Japonję z jednej, a Niemcy z drugiej strony.

Układ ma formę dwóch listów, wymienionych pomiędzy prezesem Rady Ambasadorów a ambasadorem niemieckim w Paryżu, opatrzonych wyczerpującemi załącznikami. Jednocześnie zostały zawarte układy w sprawie lotnictwa cywilnego pomiędzy Francją i Niemcami oraz Belgją i Niemcami.

Wymienione listy stwierdzają krótko, że układ ustala regulamin, do którego winno się stosować lotnictwo cywilne niemieckie dla zabezpieczenia wykonania artykułu 198 traktatu wersalskiego. Z chwilą, gdy rząd niemiecki wprowadzi w życie zarządzenia, wymienione w układzie, komitet międzyaljancki do spraw lotnictwa będzie rozwiązany, nie czekając na przystąpienie Niemiec do Ligi Narodów.

Nowy układ — zatwierdzony w całości przez międzyaljancki komitet wojenny, pod przewodnictwem marszałka Focha — ustalony został na następujących zasadach:

Zasady układu.

Lotnictwo wojskowe jest zakazane. Rząd niemiecki obowiązany jest wobec tego wydać zarządzenia prawne, względnie rozporządzenia, wzbraniające budowy, posiadania, wwozu i używania samolotów opancerzonych, lub przystosowanych do umieszczenia na nich jakichkolwiek bądź narzędzi wojennych.

Budowa i wwóz samolotów pościgowych wymagają specjalnych pozwoleń rządu niemieckiego, które mogą być udzielane wyłącznie celem korzystania z samolotów do międzynar. wyścigów, lub do ustalania oficjalnych rekordów.

Lotnictwo cywilne, bądź handlowe, bądź sportowe, bądź doświadczalne, musi być utrzymane w granicach, odpowiadających normalnym potrzebom.

Kształcenie w lotnictwie członków Reichswehr'y lub marynarki wojskowej jest zasadniczo wzbronione. Nie mniej, w drodze wyjątku, i na własne żądanie pewna ilość oficerów może otrzymać pozwolenie na pobieranie nauki pilotażu i lotu, jednakże tylko jako osoby prywatne i na własny koszt. Liczba pozwoleń tych, wykluczających wszelkie szkolenie o charakterze wojskowym, wynosi maksymalnie 36, udzielanych po sześć rocznie, począwszy od roku 1926. Wobec tego jednak, że w obecnej chwili około 80 niemieckich oficerów uprawia lotnictwo sportowe, postanowiono zmniejszyć natychmiast do 36 ilość lotników wojskowych, mających prawo latania.

Układ, jak wspomniano wyżej, przewiduje skasowanie komitetu międzyaljanckiego do spraw lotnictwa z chwilą, kiedy rząd niemiecki wprowadzi w życie nakazane zarządzenia prawne, względnie administracyjne. Wzamian za to Niemcy obowiązują się poddawać się w zakresie żeglugi powietrznej kontrolom, zarządzanym jeszcze przed wstąpieniem do Ligi Narodów przez jej komisje.

Specjalne przepisy ustalone zostały dla okupowanych terenów Nadrenji. Od roku 1920 lotnikom niemieckim wzbroniony był przelot nad temi terenami. Obecnie wysoka komisja międzyaljancka otrzymała prawo wydawania pozwoleń stałych lub czasowych na przeloty.

Aljanci zgodzili się na pozostawienie na terenach okupowanych czterech lotnisk: we Frankfurcie, Kolonji, jednego pomiędzy temi miastami i jednego na południe od Kolonji. Lotniska te przeznaczone są wyłącznie dla samolotów cywilnych. Instalacje o charakterze wojskowym są wzbronione.

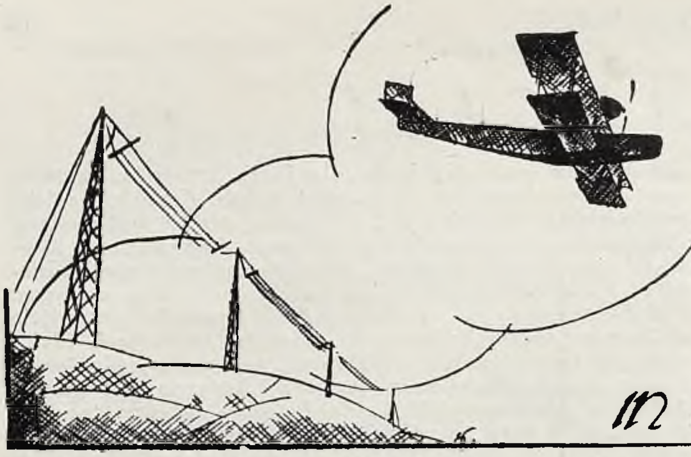
Policja powietrzna jest zakazana, jednak 50 policjantów, obznajmionych z techniką lotniczą, może być przydzielonych do lotnisk dla nadzoru.

W końcu, wobec orzeczenia międzyaljanckich władz wojskowych, że sterowce nie posiadają znaczenia wojennego, dozwoloną została budowa sterowców oraz hangarów.

Inne układy.

Z podpisanych równocześnie układów francusko-niemieckiego i belgijsko-niemieckiego w sprawach handlowej żeglugi powietrznej, zawierających te same przepisy, co układ międzynarodowy, interesującym dla nas jest głównie pierwszy. Przewiduje on bowiem zaprowadzenie linji powietrznej Paryż — Berlin, eksploatowanej przez dwa towarzystwa: jedno francuskie i jedno niemieckie. Ponadto linja Warszawa — Paryż iść będzie szlakiem: Wrocław, Praga, Norymberga, Strasburg, co dało możność ustalenia komunikacji między Warszawą i Paryżem w ciągu 13 g., od rana do wieczora jednego dnia.

Układy, po zatwierdzeniu ich przez odnośne rządy — co zapewne niedługo potrwa — zostaną natychmiast podpisane przez ich przedstawicieli i od tej chwili będą obowiązywać.



Kronika międzynarodowa

POLSKA.

Otwarcie Kursów Cywilnej Obsługi Lotniczej L. O. P. P. Warszawski Komitet Wojewódzki L. O. P. P., pragnąc przysporzyć Państwu fachowych sił lotniczych, zorganizował przy współudziale Departamentu IV-go Ż. P. M. S. Wojsk. 8-mio miesięczne Kursy Cywilnej Obsługi Lotniczej, zatwierdzone przez Min. W. R. i O. P.

Uroczystość otwarcia Kursów odbyła się dnia 25 kwietnia b. r. o godz. 11-ej w lokalu Szkoły Obsługi Lotniczej 1-go pułku lotn. w Warszawie. W lokalu tej szkoły odbywać się będą stale po południu wykłady teoretyczne i zajęcia praktyczne uczniów Kursu.

Na uroczystość otwarcia przybyli: komisarz Rządu na m. st. Warszawę p. Tłuchowski, szef Dep. IV-go Ż. P. M. S. Wojsk. płk. Borejsza, przedstawiciel Min. W. R. i O. P. inż. Łukasiewicz, wice-prezydent m. Warszawy p. Jankowski, sekretarz generalny Zarządu Głównego L. O. P. P. dr. Vacqueret, członkowie Zarządu Warsz. Komitetu Woj. L. O. P. P. z prezesem Zarządu, wice-wojewodą p. Z. Beczkowiczem na czele, przedstawiciele prasy i zaproszeni goście.

O celach i zadaniach Kursów mówił prezes Komitetu Woj. p. wojewoda Beczkowicz, następnie przemawiali przedstawiciele władz rządowych, wojskowych i miasta, podkreślając znaczenie przygotowania personelu lotniczego, którego brak szczególnie dotkliwie daje się u nas odczuwać.

Lukę tę w wyszkoleniu i przysposobieniu personelu lotniczego wypełni w części otwarty przez Komitet Woj. Kurs Obsługi Lotniczej, dzięki funduszom, które płyną z ofiar społeczeństwa i ze składek członkowskich. Nauka na Kursach jest bezpłatną, kurs całkowity trwa 8 miesięcy, koszt wyszkolenia 40 uczniów pokrywa Komitet Wojewódzki.

Nowy attaché lotniczy. Podsekretarjat stanu aeronautyki francuskiej powierzył czynności attaché lotniczego p. hr. Guy de Gontaut Biron, attaché handlowemu przy Ambasadzie Francuskiej w Polsce.

P. de Gontaut Biron przebywa w Polsce od przeszło 6 lat i śledził zawsze z zainteresowaniem sprawy naszego lotnictwa. Jest on także autorem książki o awjacji.

Wybitny lotnik czeski w Warszawie. W okrężnym locie Praga — Belgrad — Bukareszt — Sofja — Jassy — Lwów — Warszawa — Praga bawił w Warszawie jeden z najwybitniejszych lotników czeskich p. Zdenko Lhota na monoplanie Avia BH II z silnikiem Walter 60 MK. dwumiejscowym, używanym w armji czeskosłowackiej do ćwiczeń szkolnych i służby kurjerskiej.

Pilot Lhota brał dwukrotnie udział ze swym samolotem w międzynarodowych zawodach lotniczych, raz w roku 1923 w Brukseli, gdzie zdobył nagrodę króla belgijskiego, drugi raz w r. 1925 w największych zawodach włoskich, gdzie zdobył nagrodę Coppa d'Italia.

W dniu 7 maja wobec zaproszonych gości p. Lhota dokonał mimo deszczu na lotnisku mokotowskim szeregu bardzo efektownych ewolucyj na nieznacznej wysokości.

Statystyka Sp. Akc. „Aero". W kwietniu samoloty S. A. „Aero" przewiozły 134 pasażerów.

Licząc pasażera wraz z 15 kg bagażu = 100,— kg. = 13,400,— kg.
Lotów z Poznania do Warszawy i z powrotem 43 = 12,9C0 klm.
Regularność za kwiecień 1926 93,4 „

Od 23.V.25 r. do 30.IV.26 r. statystyka S. A. „Aero" wykazuje:

Ilość przewiezionych pasażerów 906
„ przewiezionego bagażu 14,109,750 kg.
przewiezionej poczty 284,812 „
Licząc pasażera wraz z 15 kg. bagażu = 100,— kg. = 90,600,— „
Lotów z Poznania do Warszawy przez Łódź do Warszawy względnie z powrotem 325 = 98,260 klm.

Wszystkie loty zostały wykonane przez pilotów Spółki pp. Jakubowskiego, Witkowskiego i Strzelczyka bez najmniejszego uszkodzenia samolotów.

Statystyka Polskiej Linji Lotniczej. Statystyka Polskiej Linji Lotniczej za miesiąc kwiecień wykazuje dalszy wzrost ilości przewiezionych osób, poczty i towarów. W miesiącu tym — chociaż nie była jeszcze podjęta komunikacja powietrzna na linji Kraków — Wiedeń, przewieziono więcej pasażerów, niż w miesiącu poprzednim.

W miesiącu kwietniu samoloty Polskiej Linji Lotniczej wykonały 212 podróży powietrznych, przelatując 64.651 klm., przewożąc 482 pasażerów, 38,2 kg. poczty i 8.968 kg. towarów.

Przeciętna regularność wynosiła 92,5%.

W bieżącym miesiącu samoloty Polskiej Linji Lotniczej kursują na wszystkich linjach codziennie, za wyjątkiem niedziel.

Nowe rekordy pilotów Polskiej Linji Lotniczej. W dniu 28 kwietnia dwaj piloci Polskiej Linji Lotniczej ustalili nowe rekordy lotnicze w długości przebytej drogi w przestworzach.

Pierwszym jest pilot Kazimierz Burzyński, który osiągnął swój 200.000 kilometr. Cyfrą tą p. Burzyński zdoby-

NOWA PLACÓWKA L. O. P. P.



OTWARCIE KURSÓW CYWILNEJ OBSŁUGI LOTNICZEJ WARSZ. KOM. WOJ. LOPP.

wa rekord w Polsce i staje w rzędzie bardzo nielicznych pilotów na całym świecie, którzy tak ogromną przestrzeń przelecieli w powietrzu.

Drugim jest pilot Tadeusz Dmoszyński, który przebył swój 100.000 kilometr. P. Dmoszyński jest piątym z rzędu pilotem Polskiej Linji Lotniczej, który rozpoczął powietrzną drogę drugich 100.000 kilometrów w przewozie pasażerów, poczty i towarów.

Komunikacja powietrzna Kraków — Wiedeń. Podjęta w dniu 1 maja komunikacja powietrzna na linji Kraków — Wiedeń (podróż trwa około 2½ godzin) cieszy się dużą frekwencją. Poza licznymi pasażerami, pocztą i przeróżnymi towarami, samoloty przewożą również codziennie gazety.

Dzięki komunikacji powietrznej pisma poranne warszawskie i lwowskie, a południowe krakowskie już o godz. 3-ej po poł. przybywają do Wiednia, i o tej godzinie nadchodzą ranne dzienniki wiedeńskie do Warszawy i Lwowa, w południe zaś — do Krakowa.

Linja ta ma również doniosłe znaczenie dla eksportu wędlin do Austrji.

AMERYKA POŁUDNIOWA.

Nowa linja lotnicza. Pomiędzy Buenos Aires a Montevideo zaprowadzona została ostatnio komunikacja lotnicza, trzy razy na tydzień. Linja obsłużona jest przez samoloty Junkersa.

ANGLJA.

„Autogiro" Ciervy. Na skutek pomyślnych prób, dokonanych w Anglji z „Autogirem" inż. Cierva, utworzone zostało w Londynie towarzystwo akcyjne „The Cierva Autogiro Co. Ltd." z kapitałem 125.000 funt. sterl., które nabyło wszelkie patenty Ciervy. W obecnej chwili rząd angielski pozyskał prawo budowy 5 aparatów, które wykonane będą przez konstruktorów angielskich A. W. Roe et Co. i Parnall.

Flota Imperial Airways. Donosiliśmy w swoim czasie naszym czytelnikom o zmianach w warunkach koncesji, udzielonej przez rząd angielski Towarzystwu Imperial Airways. Obecny system subsydjów zmusza Towarzystwo do wprowadzenia do swej floty powietrznej wielkich wielosilnikowych samolotów. W wykonaniu nowego programu Imperial Airways nabyło ostatnio jeden samolot Hampstead z trzema silnikami Jaguar oraz cztery Handley-Page typu W8, z dwoma silnikami Napier-Lion.

Te ostatnie mają pomieszczenie na 14 pasażerów, szybkość przy pełnem obciążeniu wynosi 185 km/godz.

W drugą rocznicę założenia Towarzystwa na lotnisku Croydon odbyła się parada wszystkich nie będących w służbie samolotów oraz uroczysty chrzest nowych jednostek. Samoloty Handley-Page otrzymały nazwy: pierwszy „City of London", następne trzy od stolic angielskich dominiów: „City of Melbourne", „City of Ottawa" i „City of Pretoria". Dla uczczenia Ameryki, która daje linjom Imperial Airways bardzo poważny odsetek pasażerów, samolot Hampstead został nazwany „City of New-York".

W ciągu lat dwóch samoloty Imperial Airways przebyły blisko trzy miljony kilometrów i przewiozły z górą 23 000 pasażerów.



KOMANDOR RYSZARD BYRD

BOLIWJA.

Najwyższa linja powietrzna na świecie prowadzi od Santa-Cruz do Cochabamba. Santa-Cruz położone jest na 300 m. nad poziomem morza, podczas gdy Cochabamba na 3600 m. i jest najwyższem lotniskiem na świecie.

CZECHOSŁOWACJA.

Instytut aerodynamiczny. Rząd czeskosłowacki przystąpił do budowy instytutu aerodynamicznego na wielką skalę w Letnanach, pod Pragą.

DANJA.

Wielki raid. Lotnik Botved, o którego przylocie do Nanghaj pisaliśmy w ostatnim numerze „Lotu Polskiego" 23 kwietnia przybył do Szanghaju, skąd odleciał 29 kwietnia do Pekinu. W drodze jednak, przy przymusowem lądowaniu, tak silnie uszkodził samolot, że musiał przerwać raid i koleją przybył do Pekinu, gdzie ma nadzieję otrzymać nowy.

FRANCJA.

Nowe rekordy światowe. W dniu 14 maja na przestrzeni Villesauvage — La Marmogne pod Etampes, lotnik francuski Lasne ustalił cztery nowe rekordy światowe:

1) rekord odległości, z obciążeniem 500 kg., przebywszy 1000 km. (poprzedni rekord — por. amerykański Harris — 950 km).
2) rekord szybkości z temże obciążeniem, przebywszy 1000 km. w 4 g. 14 m. 11 s. (nowy rekord).
3) i 4) teżsame rekordy odległości i szybkości z obciążeniem 250 kg. (poprzedni rekord odległości por. Harris 950 km., szybkości — nowy)

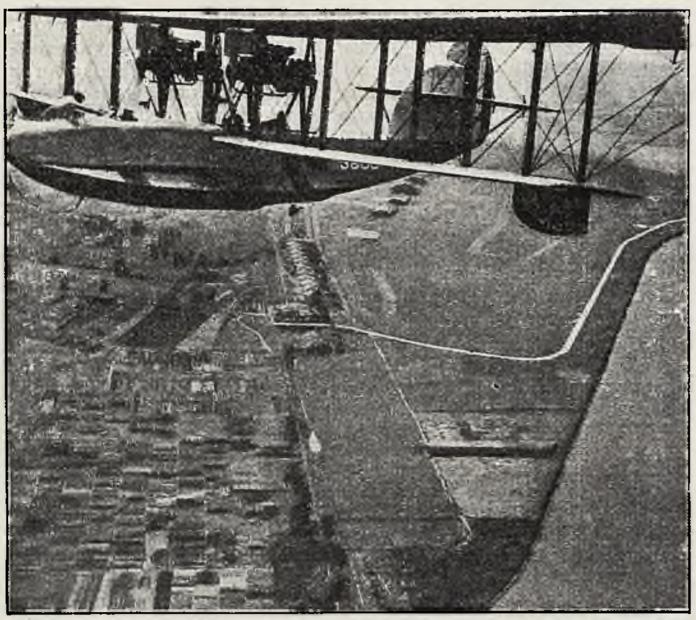
Pilot Lasne, który do ustalenia tych rekordów użył nowego samolotu pościgowego Nieuport-Delage typ 42 C1 z silnikiem Hispano-Suiza typ 51, 450 MK, jest championem rekordzistów światowych: ustalił on bowiem nie mniej, niż szesnaście rekordów!

Nowe linje lotnicze. Jako bezpośredni rezultat zawarcia konwencji lotniczej francusko-niemieckiej nastąpiło otwarcie w dniu 25 maja linji lotniczej Paryż - Kolonja - Berlin. Linję eksploatują współrzędnie dwa towarzystwa: francuskie: S. G. T. A. Lignes Farman i niemieckie: Deutsche Lufthansa A. G.

Tegoż dnia nastąpiło otwarcie linij Paryż-Lugdun-Marsylja i Lugdun - Genewa, eksploatowanych przez francuskie towarzystwo Air-Union.

Szybkość poczty lotniczej. W dniu 16 kwietnia samolot pocztowy linji Tuluza-Casablanka-Dakar wyruszył z Tuluzy o 5.15 rano i przybył do Dakaru, nocując w Casablanca o 13.40 dnia 18 kwietnia Na przebycie 4,700 km., dzielących Tuluzę od Dakaru zużył on zatem, łącznie z przystankami 56 g. 25 min. podczas gdy podróż okrętem z Francji do Dakaru trwa od 8 do 10 dni.

Nowy port lotniczy wodny. Lotnisko lotnictwa morskiego w Orly, nad brzegiem Sekwany o kilkanaście km. od Paryża zostaje znacznie rozszerzone. Przystąpiono do budowy wielkich hangarów z żelbetu dla samolotów i sterowców, warsztatów reperacyjnych, domów mieszkalnych i t. d. oraz linji kolejowej mającej łączyć przyszły port wodny w głębi kraju z linją kolejową Paryż — Orlean. Według projektów ma to być największy port lotniczy na świecie



Wypuszczanie gołębi pocztowych z wojskowej łodzi latającej

NIEMCY.

Automatyczna asekuracja podróżnych na linjach lotniczych. Na niemieckich linjach lotniczych, eksploatowanych przez Deutsche Lufthansa A. G. każdy podróżny ubezpieczony jest przez przedsiębiorstwo w jednem z niemieckich towarzystw asekuracyjnych na sumę 25,000 mk. na wypadek śmierci, na takąż sumę na wypadek całkowitej niezdolności do pracy i 25 mk. dziennie przy częściowej.

Wyprawa do bieguna północnego. Zakłady Zeppelina w Friedrichshafen, (które, na skutek ostatniej umowy lotniczej między aljantami a Niemcami, nie zostaną zniszczone) przystąpiły pod kierownictwem dra. Eckenera do budowy nowego sterowca, o pojemności 105 000 m. (o jedną trzecią większy od „Los Angeles"). Sterowiec przeznaczony jest dla wyprawy Nansena do bieguna północnego, która ma wyruszyć na wiosnę 1928 r. Sterowiec będzie mógł pozostawać w powietrzu sześć dni. Wyprawa ma wyruszyć z Haparandy (Szwecja), oddalonej od bieguna o 20 godzin drogi.

ROSJA.

Nowa linja lotnicza. W dniu 1 maja otwartą została linja lotnicza Moskwa — Tyflis, która przechodzić będzie przez Charków — Rostów n/D. — Groznyj — Baku. Na odcinku Rostów — Baku przeloty odbywają się co dzień, na odcinku Baku —Tyflis, dwa razy na tydzień.

STANY ZJEDNOCZONE.

Wyprawa Wilkinsa do Bieguna. Kpt. Wilkins, o wyprawie którego pisaliśmy w ostatnim numerze „Lotu Polskiego", donosi z Point Barrow, że ciągłe mgły uniemożliwiają mu rozpoczęcie lotu. Ma on zamiar całe lato spędzić w strefie podbiegunowej i przeprowadzić szereg lotów eksploracyjnych.

Zawody o puhar Gordon-Bennetta. W dniu 6 maja odbył się w Ameryce wyścig eliminacyjny dla balonów, mających stanąć do zawodów o puhar Gordon-Bennetta. Do wyścigu stanęło 10 balonów kulistych, z których pierwszy „Goodyear IV" przebył 1365 km, wojskowy balon „S23" — 1021 km, zaś „Akron" — 1008 km. Będą one w dniu 30 maja reprezentowały Stany Zjednoczone w Antwerpji.

Poczta lotnicza. Niezależnie od pocztowej linji lotniczej New-York — San Francisco (Air-Mail), eksploatowanej przez rząd amerykański, w obecnej chwili czynnych jest dziesięć wielkich pocztowych linji lotniczych, eksploatowanych przez prywatne przedsiębiorstwa. Ogólna długość wszystkich szlaków wynosi 12.500 km, t. j. więcej, niż czwarta część obwodu ziemi.

Walka z mgłą. Amerykańskie Biuro Aeronautyczne (American Bureau of Aeronautics) komunikuje urzędowo o zbudowaniu aparatu do rozpraszania mgły. Aparat pomieszczony na samochodzie ciężarowym wysyła około 20.000 m³ na minutę zasłon powietrznych, nasyconych elektrycznością, które są w stanie rozproszyć 95% napotkanej mgły i utworzyć w niej korytarz 300 m wysoki i 600 m szeroki. O ile działanie aparatu tego dawać będzie w praktyce takie rezultaty, a wobec autorytetu Biura Aeronautycznego, nie ma powodu wątpić — nietylko lotnictwo, ale i inne środki komunikacyjne zyskają sobie potężną broń przeciw jednemu ze swych największych wrogów.

Samolot w walce z alkoholizmem. Rząd amerykański zorganizował specjalny korpus lotniczy dla walki z kontrabandą alkoholu W tym celu na brzegu Oceanu Antlatyckiego pomiędzy Anglją a Floridą założono 5 baz powietrznych Do każdej z nich przydzielony został jeden samolot z odpowiednią ilością obsługi, który strażować będzie na swoim odcinku O ile system ten okaże się w praktyce skuteczny, kordon taki wprowadzony będzie na wszystkich granicach Stanów Zjednoczonych.

WŁOCHY.

Nowy raid Kom. De Pinedo. Zachęcony powodzeniem swego poprzedniego raidu, De Pinedo organizuje obecnie nowy międzykontynentalny W połowie lipca wyruszy on z Marina di Pisa do Afryki zachodniej, przeleci przez Atlantyk do Ameryki południowej. Przebywszy kontynent amerykański aż do Alaski, uda się ponad cieśniną Behringa do Syberji. Stąd przez Japonję, Polinezję i Mikronezję przyleci do Australji i via Indje, Arabję i Egeę powróci do Włoch.

De Pinedo lecieć będzie na wodnopłatowcu „Dornier-Wal", typu użytego przez kpt. Franco w locie przez Atlantyk, z tą tylko różnicą, że będzie on zaopatrzony w dwa silniki Isotta-Fraschini, typu „Asso", mocy 350 MK każdy.

Fokker we Włoszech. Fabryka lotnicza Ing. Nicola Romeo & Co. w Medjolanie, posiadająca licencję silnika lotniczego Jupiter, nabyła obecnie licencję od Fokkera i zbudowała według tej licencji dwuosobowy, pościgowy samolot, typ „RO 1", mogący wznieść się obciążony trzema karabinami maszynowemi w 15 minut na 4000 m.

Olbrzymi samolot. Dzienniki włoskie donoszą, że w Zakładach Societa Anonima Italiana di Costruzioni Mecchanice w Marina di Pisa jest w budowie olbrzymi samolot, przeznaczony dla utrzymywania komunikacji pomiędzy Hiszpanją a Ameryką południową. Samolot ma posiadać rozpiętość 80 m. (?), ogólna moc silników wynosić ma 3000 MK Będzie on wyposażony w radiostację takiej siły, że przez cały czas przelotu, który obliczony jest na 48 godzin, można będzie porozumiewać się ze stacjami lądowemi



LOT WARSZAWA — TOKIO

Znaczek L. O. P. P. W związku z projektowanym lotem por. Orlińskiego z Warszawy do Tokio, Zarz. Gł. LOPP, po porozumieniu się z pilotem, przesłać miał do Tokio pocztę drogą powietrzną. W tym celu wydano specjalny znaczek, którego podobiznę załączamy obok.



Wprawdzie zaraz na początku lotu, w jego nieoficjalnej części, samolot Potez XXV, na którym leciał por. Orliński, uległ, wskutek przymusowego lądowania, zniszczeniu, dzielny pilot jednak, zdaje się, nie zaniecha myśli o przelocie i w najbliższym czasie, co zatem idzie, poczta, choć z opóźnieniem, ale dotrze do celu przeznaczenia.

ORZEŁ O L. O. P. P.

RYS. AL. ŚWIDWIŃSKI



rys. ŚWIDWIŃSKI.



Podróż powietrzna

Komunikacja lotnicza, jak każda szanująca się komunikacja innego gatunku, ma swój rozkład jazdy. W rozkładzie, oczywiście, jest podana godzina odlotu, lecz z tego nie wynika, by pasażer miał prawo do awantury, o ile odlot nie następuje punktualnie.



Przed odlotem

Opóźnienie nie jest spowodowane niedbalstwem, lecz troską o lot w jak najlepszych warunkach. Czasami sprawdzanie silnika trwa trochę dłużej, lecz zato samolot nie wyląduje w pół drogi, w szczerem polu, dziesięć kilometrów od najbliższej stacji kolejowej. Czasami informacje meteorologiczne są niepewne — i należy zaczekać. Pocóż, uciekając przed burzą, wracać na lotnisko? Poco przeżywać emocje lotu wśród chmur nad górami? Przepis, zabraniający pilotowi lotu wśród chmur, jest uzasadniony brakiem możliwości orjentacji. Pilot jest naówczas jak gdyby kierowcą samochodu, krótkowidzem, któremu nagle spadły okulary.

Ponad morzem obłoków położenie pilota nie jest tak trudnem, jednakże odcięty od ziemi i bez punktów wytycznych, zmuszony on jest kierować się busolą i trudno mu dokładnie się zorjentować, gdzie się znajduje.

Strój.

Kandydaci na pasażerów samolotu, ceniący wysoko swą „odwagę", zwracają pilną uwagę na strój. Grube futro, „combinaison", okulary, rękawice itp.— oto przedmiot głębokich rozważań.

Radzimy im, o ile nie zamierzają siedzieć obok pilota, aby ubrali się jak na zwyczajną wycieczkę w zamkniętym samochodzie. Jedynem urozmaiceniem stroju niech będzie kłębek waty w uszach, aby huk motoru nadmiernie nie ogłuszał nieprzyzwyczajonych.

Odlot.

Motor huczy głośno — na chwilę cichnie. Pilot daje znak: Wsiadać. Bagaże załadowane; silnik jest pewny; pasażerowie siadają na fotelach.

Zamykają się drzwiczki. Ruszamy. Naprzód jedziemy na start, to jest miejsce, z którego samolot będzie mógł ruszyć z ogromnym rozpędem, by pod wiatr wzbić się w górę.

Samolot nie lubi ziemi, to też trzęsie niemiłosiernie. Należy uważać na bagaże, lub inne przedmioty, które leżą na dnie kabiny, względnie na niezajętych fotelach. W czasie toczenia się samolotu po ziemi, kadłub pochylony jest nieco w tył i kilka silniejszych wstrząśnień wystarczy, aby nieumocowane przedmioty stoczyły się w głąb kabiny. Na szczęście dystans ten jest bardzo niedługi i samolot, zakręciwszy, staje w kierunku startu. Ostatni rzut oka pilota



Podróż samolotem to nie wyprawa na Biegun!

naokoło siebie, aby sprawdzić, czy teren jest wolny, samolot zaczyna biedz po ziemi ze wzrastającą szybkością, ogon wznosi się lekko do góry, ziemia ucieka pod skrzydłami coraz prędzej, ostatni nieznaczny

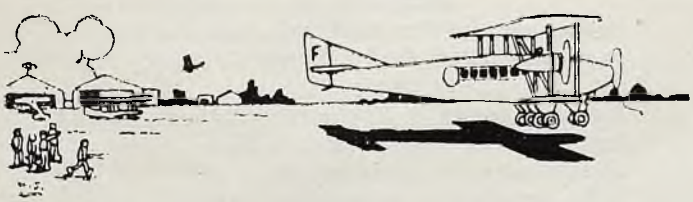
skok, koła tracą kontakt z terenem. Samochód „oderwał się" od ziemi, na której poruszał się wolno i niezgrabnie, stał się samolotem, jest obecnie w swoim żywiole — leci.

Nawet zatwardziałym grzesznikom nie radzimy robić rachunku sumienia. Napewno dolecą spokojnie i bezpiecznie.

Droga.

Na wysokości 100 metrów samolot pochyla się i zwraca ku kierunkowi swej podróży. W tym momencie nie należy chwytać swego sąsiada, ani nawet ugniatać poręczy fotela. Samolot musi pochylić się przy zakręcie — to rezultat siły odśrodkowej.

Jeden zakręt przy odlocie i drugi przy lądowaniu: oto w normalnych warunkach jedyne dwie zmiany kierunku, których pilot dokonywa. Przelot odbywa się zwykle w linji prawie prostej, na różnych wysokościach, zależnie od charakteru miejscowości, nad którą się leci. Nad równinami normalna

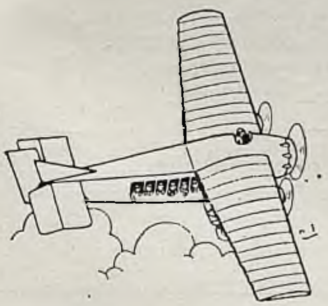


Startujemy

wysokość wynosi 600 do 800 metrów, jest ona zresztą najprzyjemniejsza dla podróży. Jeżeli jednak samolot ma do przebycia wysokie góry, zmuszony jest wtedy, ze względów bezpieczeństwa, osiągnąć 2.000 do 3.000 nawet metrów. Na tych wysokościach, podróżny ogarnia wzrokiem bardzo szeroki, rzecz prosta, horyzont, jednakże podróż niezmiernie się dłuży, gdyż tak bardzo oddaleni od ziemi i zgubieni wprost w powietrzu, tracimy zupełnie poczucie szybkości lotu i mamy wrażenie, że samolot prawie się nie porusza naprzód.

W czasie podróży.

Podróż samolotem, jakkolwiek w stosunku do innych lokomocyj, krótka, wydaje się długą, ponieważ krajobraz, widziany z okna kabiny, bardzo wolno się zmienia. Aby się więc nie nudzić, trzeba zająć czemś umysł. Ciekawszem od książki, lub dziennika, jest studjowanie kraju, nad którym się znajdujemy. Należy zabrać ze sobą mapę; studjowanie jej w czasie lotu, rozpoznawanie i przenoszenie na nią miast, rzek, dróg, pagórków, gór, lasów i t. d. jest zajęciem bardzo pociągającem i pożytecznem.



Podczas wirażu patrzcie na ziemię

Nie palić! Plakat w kabinie o to prosi. Niema wprawdzie bezpośredniego niebezpieczeństwa, ale „strzeżonego Pan Bóg strzeże".

Zawroty głowy i choroba „powietrzna".

Wiele osób, obawiając się zawrotów głowy, ma niechęć do podróży w samolocie. Tymczasem tysiące, bez przesady, doświadczeń stwierdziło, że osoby, nawet bardzo ulegające zawrotom, nie odczuwają żadnych przykrych sensacyj w samolocie.

Co się tyczy „choroby powietrznej", to ma ona dwie przyczyny: wysokość i ruchy samolotu. W spokojnem powietrzu i na średniej wysokości samolot nie zbacza zupełnie z prostej linji lotu. W tych warunkach najwięcej luksusowy samochód, najlepiej zawieszony wagon sypialny więcej trzęsie, niż samolot. Przy locie w wyższych strefach, ponad 2.000 m, niektórzy podróżni podlegają chorobie górskiej, przypadłość to lekka i tylko przejściowa. Ponadto, jeżeli samolot leci niewysoko nad ziemią, a szczególnie nad lasami, wodami, miejscowościami falistemi i t. d., lub jeśli wiatr nierówno wieje, samolot napotyka wiry powietrzne, wywołane różną gęstością prądów powietrznych, które rzucają samolotem w górę i na dół, względnie przechylają go na boki, bądź łagodnie, bądź, jeżeli wicher jest silny, trochę silniej.



W chmurach

Rzucania takie przyjemne nie są, nie przedstawiają jednak niebezpieczeństwa. Pilot bez trudności walczy z tymi wirami, zresztą samolot, dzięki swej konstrukcji, ma tendencję, nawet w burzliwej atmosferze, automatycznie powracać do prawidłowego położenia, podobnie, jak okręt na wodzie.

Przy objawach „morskiej" choroby należy odwrócić się od sąsiadów.

Lądowanie.

Na horyzoncie ukazuje się port lotniczy, cel naszej podróży. Podczas kiedy wzrok nasz skierowuje się przed siebie, gdzie oczom naszym ukazuje się miasto, spowite w mgły i dymy, hałas silnika słabnie, samolot pochyla się lekko naprzód, zaczynamy się opuszczać. Manewr ten, zwykle ciekawy i przyjemny, trwa czas pewien, zwykle towarzyszy mu pochylenie się samolotu na skrzydło i okrążenie lotniska przed lądowaniem. Ale cóż to się stało? Sąsiad nasz zwraca się do nas i coś mówi, a my go nie słyszymy! Czyżby głuchota? To nic strasznego, wystarczy w czasie opuszczania się przełknąć kilka razy ślinę — w ten sposób ciśnienie z zewnątrz na nasz bębenek wyrówna się z ciśnieniem wewnętrznem i słuch natychmiast powraca.

Silnik zwalnia obroty, samolot leci równolegle do terenu, który zdaje się wznosić gwałtownie w górę. Jedno z kół muska ziemię. Lekkie uderzenie, koła toczą się po lotnisku, jeszcze kilka skoków. — Koniec podróży.



Koniec podróży

(Według „Guide des Voyages Aériens" Tow. Międzynarod. Żeglugi Pow.)

GABRIELE D'ANNUNZIO

Z DYTYRAMBU IKARA

*Zmagaliśmy się wśród śmierci rozhuku,
zmagaliśmy się na brzegu otchłani,
w obliczu słońca, gdy południem palą.
Ikara górna chwała!
Wkół walki każde skrzydeł uderzenie
pryskało krwią czerwoną,
jak owe iskry, co w purpurze płoną,
snopami w przestwór rzucanej na święta.
Tak zdała się objęta
koroną iskier głowa ma ku chwale.*

*Sądziłem, kiedym pięść rozluźnił wrogą
i kiedy rywal zwalił się na skałę,
martwy nareszcie — sądziłem, że cała
potęga jego ptasia była oto
w moje ramiona i barki przelana.
I poruszała moje wnętrze kruche
jakaś żarłoczność nieśmiertelna lotu.*

*Gwiaździste było niebo,
spokojne było morze
w ów czas cudowny mojej górnej straży.
Lecz gwiazda, co się żarzy
w sercu czerwienią, nad wsze mocniej błyska.
Ziemi nędzne zjawiska
były odemnie zdala jak od boga,
którego nowe upiły napoje.
Czułem, iż członki moje
ścigłe traciły smutną wagę, kiedy
zaranne niebo płaszcze mgieł strącało,
a przez odwiane ciało
krew powietrzniana blaskiem się paliła.*

*„Orle zmożony — rzekłem — Ikar, dziecię
Dedala ateńczyka,
cieniom twym dzisiaj święci uwiązadła,
wymyślne wielce a łamliwe, skrzydeł,
co są człowieka dziełem.
Bowiem jak ciebie w zapasach rozgromił,
zbliska i zdala, tak śród twej dziedziny
chce być zwycięzcą w hardości i w zrywie".*

*I ojca-m mego ze snu zbudził. Rzekłem:
„Ojcze, wzdyć pora!" Więcej-m nie rzekł. Niemo
stałem, gdy on mi jął przytraczać skrzydła
do barek, kiedy umne mi przestrogi
ponawiał głosem od wzruszenia drżącym:
„Latać się godzi po średnim obszarze,
bo gdy wdół zbieżysz, woda ci ocięży
pióra, gdy wzlecisz, wnet ci je rozpraży
ogień. Więc zawsze środek równy trzymaj.
Mnie miej za wodza, w ślad mojej bież bruzdy.
O synu miły, nie bądź zbytnim chwatem!...
Ja szlak ci znaczę. Bacz-że dzielnie tropu".
I doświadczone ręce jego drżały.*

*A mnie cudowny mistrz on wtedy wzgardą
przejął milczącą. „Pierwszym pójdę lotem
na walkę z tobą, iżbym cię przeważył.
Od skrzydeł drgnięcia pierwszego rywalem
będę-ć, a siły napnę, by cię zgnębić.
Zaś szlak mój będzie wszędy: na głębinie,
po wyży, w wodzie, w ogniu, w omży, wirach,
będzie powszędy — nie przez średnie drogi,
nie po twej bruzdzie — chocia by mnie ginąć!"
Tak mu odrzekło me milczące serce.*

*„Ikarze! — drżał — Ikarze! —
daleki ojciec mój — Ikar! oh, Ikar!"
Przez wiatr i rozszum to za mną leciały,
to dla mnie gasły jego krzyki w dali,
a moje imię, przyzywane trwogą,
o mą burzową uderzało radość.
„Ikar, oh...!" Wątłe było już wołanie,
„Ikar!" — Ostatni raz dźwięknło. Sam byłem,
sam i skrzydlaty śród nieskończoności.*

*Bezkresne mi się zdało
męstwo me, bowiem duch mój pędził w loty
te martwe pióra, duch mój nieśmiertelny,
nie zasię krótkie ramię.
Kędyś podemną w świetle rozpłynionem,
tam gdzie już oko nie łowiło śladu
ślepego morza ni motowej ziemi,
jeden za drugim mignęły mi cienie.
I rzekłem: „Czas, Ikarze!"
Alem nie zadrżał sercem. Anim krzyku
przeciw mym losom nie wzniósł, jako boży
pod grotem orzeł nie zakrzyknie mrący,
anim ojcowej żałował przestrogi.
Śledziłem niż — beztrwogi.
A w niży cieniu lekkie były pióra
skrzydeł mych, które opadały drżące,
kiedy woskowe topniało narzędzie.
Porwałem się w rozpędzie
przeciw Tytana.*

*„Tytanie!" Niewymowne
z pod ambrozyjskiej wtedy wielkiej grzywy
oblicze w górze schyliło się ku mnie,
a w sto je wieńców splatały promiona.
„Heljosie Hyperjona,
skrzydła ci ludzkie Ikar niesie w dani,
ludzkie skrzydła nieznane,
co się umiały aż do Ciebie wznieść!"
Kolisk łoskoty zgłuszyły mi mowę,
która od boga nie żądała łaski,
lecz sobie samej grzmiała chwałą wieczną.
A tak kołując poprzez jasność wieczną,
w głębokie moje zwaliłem się Morze.*

— — — — — — — — — — —

*Ikarze, posłysz! niech i ja w głębokie
zwalę się Morze, niech w niem zaprzepaszczę
moc moją, ale po wieki, po wieki
niech trwa me imię na głębokiem Morzu!*

Z oryg. włoskiego przeł. JULJA WIELEŻYŃSKA (Dickśteinówna)

Redaktor odpowiedzialny: *Józef Relidzyński* Wydawca: *Liga Obrony Powietrznej Państwa.*

Drukarnia Rolnicza, Warszawa, Złota 24.

Biuletyn Ligi Obrony Powietrznej Państwa

Nr. 18.

OGÓLNE ZGROMADZENIE L. O. P. P.

W myśl życzenia wyrażonego na Zjeździe Prezesów, na wniosek gen. Januszajtisa, termin Ogólnego Zgromadzenia L. O. P. P. został przesunięty na czerwiec b. r.

Wobec ostatnich tragicznych wypadków w Warszawie ścisła data nie da się jeszcze określić, najprawdopodobniej jednak Ogólne Zgromadzenie Ligi odbędzie się w połowie czerwca.

ZARZĄD GŁÓWNY.

Sprawozdanie z lotów propagandowych w maju b. r. W maju b. r. odbyły się loty propagandowe do Wilanowa, Lublina, Włodawy, Lubartowa i Wilna.

2 maja, w niedzielę, wystartowała z lotniska warszawskiego amfibja Schreck „Lubliniak", pilotowana przez p. James'a Worledge, z obserwatorem p. W. Dąbrowskim, urzędnikiem biura Z. Gł.

Liczne rzesze publiczności miały okazję obserwować efektowne wodowanie amfibji na stawie w Wilanowie, tuż obok parku, a następnie start. Z Wilanowa amfibja poleciała do Lublina, gdzie podczas uroczystości 3-go maja miały się odbyć loty propagandowe. Deszcz jednak uniemożliwił loty.

W dn. 19 maja p. Worledge z p. Paszkowiczem, kierown. techn. Z. Gł., odlecieli na samolocie Potez VIII do Wilna, gdzie dokonano lotów propagandowych.

W sobotę 22 maja p. Worledge odleciał do Warszawy, skąd następnie po południu wystartował na amfibji z p. Dąbrowskim do Lublina. W pierwszy dzień Zielonych Świątek amfibja przybyła do Włodawy, wodując na Bugu. Pomimo bardzo złej pogody, dokonano tam lotów pasażerskich. W drugi dzień świąt „Lubliniak" przybył do Lubartowa, gdzie było przygotowane lotnisko i oczekiwały tłumy publiczności. Wskutek nieodpowiedniego terenu, amfibja nie lądowała na ziemi, lecz wywodowała na Wieprzu. Należy podkreślić sprawność pilota, p. Worledge, który pomimo wąskości Wieprza i nader krętego koryta, dokonał lotu z matką chrzestną „Lubliniaka", p. Śliwiną. W dn. 25 maja amfibja powróciła do Warszawy.

Na niedzielę 30 maja „Lubliniak" udaje się znów w drogę na loty propagandowe do Kań w Lubelskiem.

Amfibja wykazała podczas dokonanych lotów wielką sprawność, lądując na ziemi i wodując z jednakową łatwością.

KOMITETY WOJEWÓDZKIE.

Lwów. Komitet wydał drukiem starannie zredagowane sprawozdanie z działalności za czas od 27.VI 1924 r. do 31.XII 1925 r.

Jak wynika z tego sprawozdania, Komitet pod przewodnictwem swego zasłużonego prezesa p. inż. Stanisława Rybickiego pracował nader intensywnie i może się poszczycić nieprzeciętnemi wynikami swojej działalności.

Sekcja organizacyjno-propagandowa, kierowana przez pp. dr. Włodz. Godlewskiego, jako przewodniczącego, ppłk. S. G. Jerzego Englischa, jako zastępcę przewodn., oraz Marjana Szygowskiego, jako sekretarza, opracowywała regulaminy i instrukcje, przygotowywała środki propagandy i organizowała ją. Większą uwagę poświęcić musiała Sekcja organizacji Lwowa. Utworzenie we Lwowie Komitetu miejskiego na prawach Komitetu Woj., Sekcja uznała za nieaktualne.

Do najważniejszych prac Sekcji należała organizacja Tygodnia Lotniczego. Wynik kasowy „Tygodnia" był dodatni i przedstawia się w cyfrze 24.187 zł. netto.

Sekcja lotnicza, utworzona już w lipcu 1924 r., pracuje pod kierownictwem pp. prof. dr. Maksymiljana Hubera, jako przewodniczącego, i prof. inż. Wład. Rubczyńskiego, jako zastępcy. Na członków kooptowano szereg fachowców lotników, przebywających we Lwowie w liczbie kilkunastu, oraz przedstawiciele Związku Awjatycznego Studentów Politechniki.

Zadaniem Sekcji Lotniczej jest:

a) śledzenie rozwoju lotnictwa w kraju i zagranicą przez utrzymywanie odpowiedniej bibljoteki i czytelni pism;

b) szerzenie zamiłowania do lotnictwa wśród społeczeństwa przez przygotowywanie i urządzanie odczytów z dziedziny lotnictwa i baczenie, by stały one na należytym poziomie;

c) opracowywanie fachowych referatów w związku ze sprawami poruszonemi przez Zarząd;

d) poszukiwanie dróg i środków rozwoju, i rozbudowy własnego lotnictwa.

Sekcja przejawiła szczególnie żywą działalność odczytową. Ogółem wygłoszono 38 odczytów, przy 7793 słuchaczach. Prócz powyższych wykładów staraniem Sekcji odbywały się wykłady z dziedziny lotnictwa w szkołach średnich, wygłaszane przez nauczycieli lub uczniów na podstawie materjałów i wskazówek, dostarczonych przez Sekcję.

Wobec dotkliwego braku studjum lotniczego na Politechnice lwowskiej, Sekcja przedsięwzięła energiczne kroki w kierunku utworzenia takiego studjum. Jako pierwszy zaczątek przyszłego laboratorjum lotniczego Komitet Woj. na wniosek Sekcji przeznaczył potrzebną kwotę na sporządzenie hamowni, czyli urządzenia do badania ruchu siln. lotn

Sekcja przygotowała plan kursu mechaników lotniczych we Lwowie oraz współdziałała w przygotowaniu budowy Cywilnego Portu Lotniczego, wydzielając ze swego grona Komisję zakupu gruntów i Komisję budowlaną.

Wreszcie, aby ułatwić młodzieży szkolnej często samorzutnie podejmowaną pracę w dziale modelnictwa lotniczego, Sekcja wypracowała instrukcję dla Kółek modelnictwa lotniczego oraz program odpowiedniego Kursu.

Owocna praca Sekcji i harmonijny stosunek jej do Zarządu Komitetu Woj. służyć mogą za wzór pożądany do wprowadzenia w innych Komitetach L. O. P. P.

Sekcja gazowa, obecnie Koło L. 131 L. O. P. P., powstała w listopadzie 1924 r., wyłoniona przez Komitet Woj. w osobach pp. prof. dr. W. Leśniańskiego i prof. dr. E. Suchardy.

Prace Koła mają na celu akcję uświadamiającą społeczeństwo o konieczności organizowania obrony przeciwgazowej i o znaczeniu przemysłu chemicznego dla obrony Państwa i idą w 2-ch kierunkach:

a) przygotowanie prelegentów i instruktorów;

b) propaganda wśród szerokich warstw społeczeństwa słowem, pismem i obrazami świetlnemi.

Koło pracuje w ścisłym kontakcie z Sekcją Obrony Przeciwgazowej.

Ciężką stratą dla Komitetu w okresie sprawozdawczym była śmierć niestrudzonego działacza na polu rozwoju lotnictwa polskiego, ś. p. Jana Kazimierza Michalewskiego, jednego z organizatorów Komitetu Woj. L. O. P. P. we Lwowie i kierownika biura Komitetu, oraz ś. p. dr. Władysława Grzędzielskiego, wybitnego propagatora idei L. O. P. P.

Cześć Ich pamięci!

Tarnopol. Działalność Komitetu w okresie sprawozdawczym (29.IX 1924 r. — 30.IV 1926 r.) skierowaną była głównie na ugruntowanie organizacji Komitetów Powiatowych i Kół miejscowych oraz zjednywanie członków Ligi.

Ogółem powstało na terenie W-twa 17 Komitetów Pow., 100 Kół miejscowych, obejmujących 4,000 członków.

Program najbliższych prac Komitetu obejmuje budowę lotnisk w Tarnopolu, Brodach i Brzeżanach. Komitet rozpoczął już starania celem doprowadzenia tej budowy do skutku w ciągu bież. roku.

Szerokie zainteresowanie sprawami L. O. P. P., okazywane przez miejscowe społeczeństwo, rokuje Komitetowi jaknajlepsze widoki na przyszłość.

Wilno. Dnia 25.IV b. r. odbyło się Ogólne Zgromadzenie Komitetu.

Zgodnie z przyjętym porządkiem dziennym zatwierdzono:

a) sprawozdanie z działalności Komitetu za rok 1925,

b) sprawozdanie Woj. Rady Nadzorczej,

c) sprawozdanie Komisji Rewizyjnej,

d) program działalności i preliminarz budżetowy na rok 1926.

Uskuteczniono uzupełniające wybory do Zarządu. Wybrano powtórnie wylosowanych pp. Stan. Białasa, płk. S. G. Wład. Powierzę, prof. Kaz. Jantzena. Jako nowego p. adwokata Eug. Falkowskiego. Na zastępców: na miejsce wylosowanych pp. Jeremiego Łukaszewicza i płk. S. G. Kordjana Zamorskiego wybrano pp. Kaz. Wimbora i Juljusza Osterwę.

Kom. rewizyjną wybrano w poprzednim składzie.

Jako delegatów na Ogólne Zgromadzenie wybrano pp.: Ant. Szczepkowskiego, prezesa Sądu Okręg. w Wilnie, wice-prezesa Woj. Rady Nadzorczej i Stan. Łagunę, wiceprezesa Zarządu. Na zastępców, w wypadku niemożności ze strony tych panów wyjazdu do Warszawy, — pp. płk. W. Powierzę i B. Wincza.

OFIARNOŚĆ GMIN NA CELE L. O. P. P.

Rdutów. Komitet Pow. L. O. P. P. w Kutnie (wojew. Warsz.) zwrócił się do wszystkich gmin. pow. kutnowskiego z apelem o poparcie finansowe akcji Obrony Powietrznej.

Z radością należy powitać fakt, iż w zrozumieniu obywatelskiego obowiązku Obrony Powietrznej, rada gminy Rdutów, pow. kutnowskiego, na posiedzeniu swem w dniu 17 kwietnia b. r. uchwaliła jednogłośnie składkę w wysokości 1 gr. z morgi na cele L. O. P. P. i 1 gr. z morgi na cele Tow. Obrony Przeciwgazowej.

Podając fakt ten do wiadomości publicznej, wierzymy, że za chwalebnym przykładem gminy Rdutów pójdą inne gminy nasze.

Piątek. Urząd gminny Piątek (starostwo Łęczyckie) wpłacił na rzecz L. O. P. P. sumę zł. 1.000.—, którą to ofiarę notujemy, jak wyżej, z serdecznem podziękowaniem i uznaniem.

OFIARNOŚĆ NAUCZYCIELSTWA.

Nauczycielstwo pow. Koneckiego zebrało na obronę powietrzną Państwa i przekazało Lidze sumę 2.064 zł. 22 gr., stając, jak zawsze, w pierwszym szeregu ofiarności obywatelskiej.

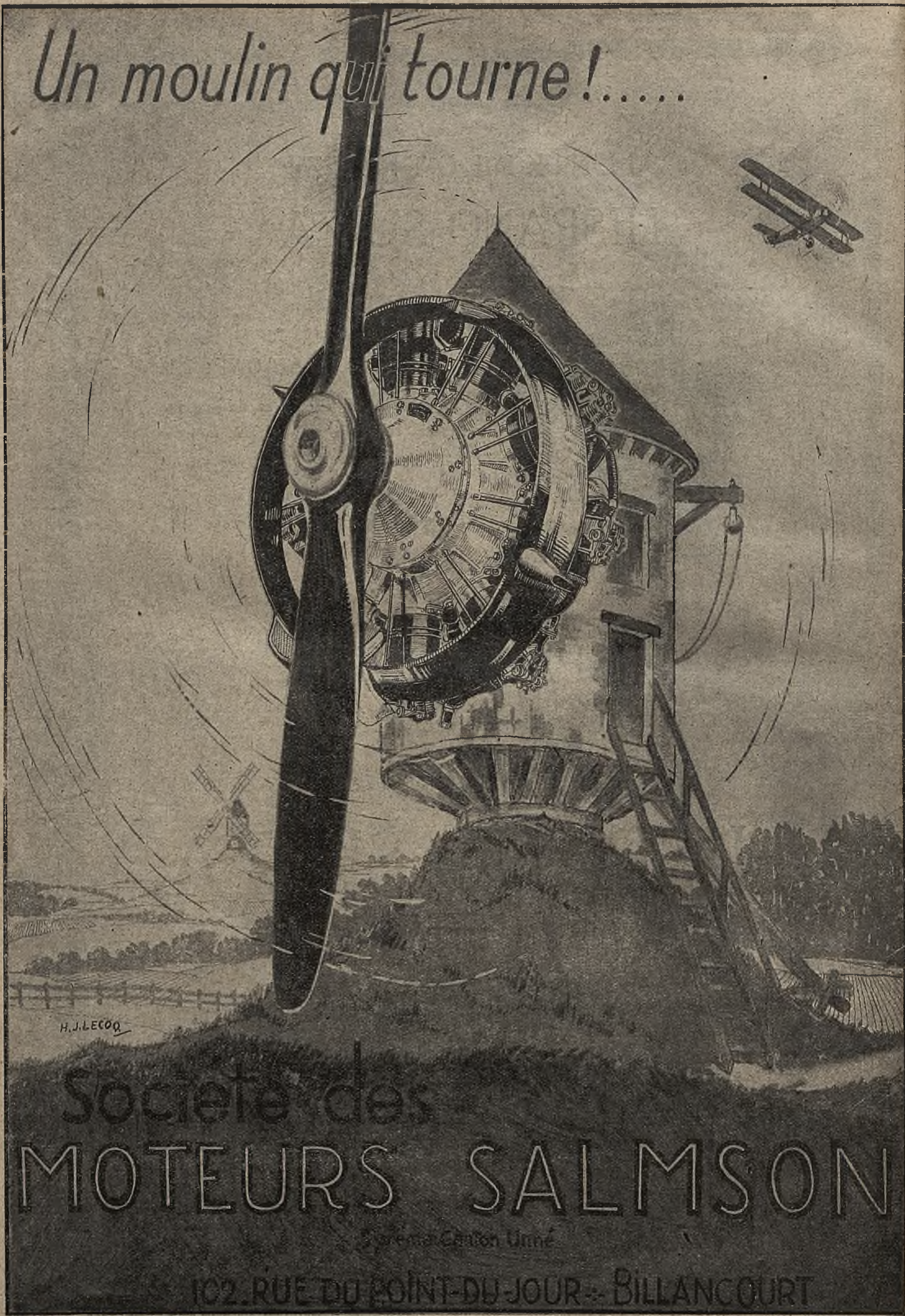
Szlachetnym ofiarodawcom cześć i dzięki!

SPROSTOWANIE.

Z powodu pomyłek drukarskich, jakie się wkradły do sprawozdania z działalności Kom. Wojew. Warszawskiego za rok 1925, załączonego do numeru 5 „Lotu Polskiego", Kom. Woj. prostuje: W bilansie zamknięcia w stanie czynnym pow. być saldo w P. K. O. złotych 13.776 groszy 81.

W stanie biernym — saldo Komitetu Stołecznego zł. 1.082 gr. 94 i kapitał zł. 186.117 gr. 93.

W dziale organizacji str. 5 szpalta 2 wiersz 30 zamiast „ilości i jakości wpływów od Kom. Powiatowych" pow. być „oraz konferencje przedstawicieli Komit. Powiat."


Un moulin qui tourne !.....
H.J.LECOQ
Société des
MOTEURS SALMSON
Système Canton Unné
102, RUE DU POINT-DU-JOUR -:- BILLANCOURT